THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

383.05
GERR
v.50

Archiv für Post und Telegraphie

Fünfzigster Jahrgang

Berlin 1922 • Gedruckt in der Reichsdruckerei

UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
MÜNSTER

383.05
GERR
v.50

Inhaltsverzeichnis*).

A. Einteilung nach dem Stoffe der Aufsätze.

I. Postwesen und gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

In den einzelnen Ländern.

1. Deutsches Reich.

	Seite
Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914 bis 1918	1
Hundert Jahre Postzeitungsamt	11
Die Taxis in Füssen	13
Kartierung bei der sächsischen Post im 18. Jahrhundert	31
Beiträge zur Postgeschichte Tübingens	46
Dreißig Jahre Töchterhort	61
Zum 25jährigen Todestage des Staatssekretärs v. Stephan	105
Die Sammlungen des Reichspostmuseums	111
Denkschrift über die Vereinfachung und Verbilligung von Verwaltung und Betrieb der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung	137
Der Kraftwagenbetrieb der Reichspostverwaltung unter besonderer Berücksichtigung des Postreiseverkehrs	173
*Haftung der Post für Geldpakete	197
Die Postmeisterfamilie Somigliano	217
Das Reichsgericht zur Haftung der Post im Postscheckverkehr	227
Das Ergebnis des deutschen Postscheckverkehrs in den Jahren 1920 und 1921	229
Möglichkeit und Grenzen der Durchsetzung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung mit privatwirtschaftlichen Grundsätzen	249
Der Zusammenhang des ersten deutschen Zeitungswesens mit der Post	260
Das Posterholungsheim Schloß Nordkirchen	290
»Töchterhort«, Stiftung für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten	295
Zur Haftpflicht der Reichsbeamten gegenüber dem Reich innerhalb Preußens	339
*Bewußt unberechtigtes Herbeiführen der Zurruhesetzung durch einen von einem Unfall betroffenen Beamten	341

*) Die mit einem * bezeichneten Aufsätze usw. sind »Kleine Mitteilungen«. Ein ausführlicher Sachweiser befindet sich am Schlusse des Bandes.

576084

Seite

Der Erlaß über Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse im Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung 367
50 Jahre des Archivs für Post und Telegraphie 393
Postreklame. Entstehung, Aufgaben und Ziele 394

2. Österreich.

Das Postsparkassenamt in Wien im Jahre 1920 244

3. Schweiz.

Das Ergebnis des schweizerischen Postscheckverkehrs im Jahre 1921 332

II. Telegraphen- und Fernsprechwesen, drahtlose Telegraphie, Elektrotechnik.

In den einzelnen Ländern.

1. Deutsches Reich.

Der einmalige Fernsprechbeitrag 277
Die Edelgasröhre 317
Die neuzeitliche Entwicklung der drahtlosen Telegraphie und Telephonie in Deutschland 345

2. Schweden.

Jahresbericht der schwedischen Telegraphenverwaltung für das Jahr 1921... 406

3. Schweiz.

Das schweizerische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1919.... 266

III. Volkswirtschaft, Rechts- und Staatswissenschaften.

Die Weigerung eines Beamten, den Treueid auf die Reichsverfassung zu leisten, enthält ein Dienstvergehen im Sinne der §§ 10, 72 RBG 84
Die Abrechnungsstellen der Reichsbank im Jahre 1920 130
*Wann haftet die Eisenbahnverwaltung bei Aushändigung von Frachtgut an einen Betrüger? 171
*Erfüllung von Mietverträgen in den abgetretenen Gebieten 199
*Über die Gültigkeit der Haftbeschränkung der Eisenbahnverwaltung bei der Aufbewahrung von Reisegepäck 247
*Auch nach Art. 129 Abs. 1 der Reichsverfassung ist der Rechtsweg für den Schadensersatzanspruch eines Beamten wegen verspäteter Beförderung nicht gegeben 273
Die Reichsbank im Jahre 1921 327
Die Abrechnungsstellen der Reichsbank im Jahre 1921 336

IV. Aufsätze und Mitteilungen sonstigen Inhalts.

Seite

Sparsame Wärmewirtschaft im Post- und Telegraphenbetrieb 33
*Die nächste Mount-Everest-Expedition 66
*Eine neue Art der Schweißung 66
*Vernickeln von Aluminium 66
*Die größte Uhr Europas 67
Ersatz- und Notbeleuchtung 69
Die Wirtschaftlichkeit von Papier- und Hanfbindfaden 80
*Institut für Zeitungskunde an der Universität in Köln 135
Die Wirkungsweise und Bauart der Sammelheizanlagen 165
*Die berühmteste Brieftaube der Welt 200

V. Nachrufe.

Ministerialdirektor Dr. König 32
Ministerialrat Schracke 67
Robert Franck, Unterstaatssekretär a. D., Wirklicher Geheimer Rat 412

VI. Bücherschau.

Fries, K. Drucksachen 201
Holstein, Dr. Günther. Die Lehre von der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung 274
Lerche, Julius. Der Güterberg 135
Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums 88, 201, 301, 413
Sieblist, Otto. Lehrbuch der französischen Sprache für die deutschen Post- und Telegraphenbeamten 68
Strutz, Dr. jur. Georg. Handausgabe des Einkommensteuergesetzes 87
Strutz, Dr. jur. Georg. Nachtrag zur Handausgabe des Einkommensteuergesetzes 276
Thurn, H. Das drahtlose Telegraphieren und Fernsprechen mit Hilfe von Kathodenröhren 300
Vidmar, Dr. techn. Milan. Die Transformatoren 343

B. Einteilung nach der Buchstabenfolge.

Abrechnungsstellen. Die — der Reichsbank im Jahre 1920 130
Abrechnungsstellen. Die — der Reichsbank im Jahre 1921 336
Archiv für Post und Telegraphie. 50 Jahre des — 393
Beiträge zur Postgeschichte Tübingens 46
*Brieftaube. Die berühmteste — der Welt 200

Seite

Denkschrift über die Vereinfachung und Verbilligung von Verwaltung und Betrieb der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung 137
Edelgasröhre 317
Einmalige Fernsprechbeitrag. Der — 277
*Erfüllung von Mietverträgen in den abgetretenen Gebieten 199
Ergebnis. Das — des schweizerischen Postscheckverkehrs im Jahre 1921... 332
Ergebnis des deutschen Postscheckverkehrs in den Jahren 1920 und 1921.... 229
Erlaß über Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse im Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung 367
Ersatz- und Notbeleuchtung 69
Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914/18 1
*Gültigkeit. Über die — der Haftbeschränkung der Eisenbahnverwaltung bei der Aufbewahrung von Reisegepäck 247
*Haftet. Wann — die Eisenbahnverwaltung bei Aushändigung von Frachtgut an einen Betrüger? 171
Haftpflicht der Reichsbeamten gegenüber dem Reich innerhalb Preußens... 339
*Haftung der Post für Geldpakete 197
Hundert Jahre Postzeitungsamt 11
Jahresbericht der schwedischen Telegraphenverwaltung für das Jahr 1921.. 406
*Institut für Zeitungskunde an der Universität in Köln 135
Kartierung bei der sächsischen Post im 18. Jahrhundert 31
Kraftwagenbetrieb der Reichspostverwaltung unter besonderer Berücksichtigung des Postreiseverkehrs 173
Möglichkeit und Grenzen der Durchsetzung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung mit privatwirtschaftlichen Grundsätzen 249
*Mount-Everest-Expedition. Die nächste — 66
Neuzeitliche Entwicklung der drahtlosen Telegraphie und Telephonie in Deutschland 345
Posterholungsheim Schloß Nordkirchen 290
Postmeisterfamilie Somigliano 217
Postreklame. Entstehung, Aufgaben und Ziele 394
Postsparkassenamt. Das — in Wien im Jahre 1920 244
Reichsbank. Die — im Jahre 1921 327
Reichsgericht. Das — zur Haftung der Post im Postscheckverkehr 227
Sammlungen. Die — des Reichspostmuseums 111
*Schadensersatzanspruch eines Beamten wegen verspäteter Beförderung. Auch nach Art. 129 Abs. 1 der Reichsverfassung ist der Rechtsweg für den — nicht gegeben 273
*Schweißung. Eine neue Art der — 66
Sparsame Wärmewirtschaft im Post- und Telegraphenbetrieb 33
Taxis. Die — in Füssen 13
Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1919. Das schweizerische — 266
Todestag. Zum 25jährigen — des Staatssekretärs v. Stephan 105
Töchterhort. Dreißig Jahre 61

Seite

»Töchterhort«, Stiftung für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten 295
*Uhr. Die größte — Europas 67
*Vernickeln von Aluminium 66
Weigerung. Die — eines Beamten, den Treueid auf die Reichsverfassung zu leisten, enthält ein Dienstvergehen im Sinne der §§ 10, 72 RBG. . 84
Wirkungsweise und Bauart. Die — der Sammelheizanlagen 165
Wirtschaftlichkeit. Die — von Papier- und Hanfbindfaden 80
*Zurruhesetzung. Bewußt unberechtigtes Herbeiführen der — durch einen von einem Unfall betroffenen Beamten 341
Zusammenhang des ersten deutschen Zeitungswesens mit der Post 260

Germany -- Reichspostministerium

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY

APR 8 1922

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 1 Berlin, Januar 1922

Inhalt: Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914/18, S. 1. — Hundert Jahre Postzeitungsamt, S. 11. — Die Taxis in Füssen, S. 13. — Kartierung bei der sächsischen Post im 18. Jahrhundert, S. 31.

Nachruf: Ministerialdirektor Dr. König †, S. 32.

Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914/18.

Im Verlag der Reichsdruckerei ist vor kurzem die »Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914/18«, im Auftrage des Reichspostministeriums verfaßt von dem kürzlich verstorbenen Ministerialrat Schracke, erschienen. Das Werk gibt ein anschauliches Bild nicht nur von der Tätigkeit und den Leistungen der Feldpost auf allen Kriegsschauplätzen, sondern auch von der Regelung und Abwicklung des gesamten Postverkehrs von und nach dem Heere. Aus dem reichhaltigen Inhalt geben wir nachstehend die Einleitung und die Abschnitte über den Feldzug sowie über den Endkampf und Zusammenbruch in Serbien (aus Teil 9 und 18) wieder.

Einleitung.

Schon in früheren Zeiten hat bei kriegerischen Unternehmungen das Verlangen nach einem geregelten Nachrichtenaustausch zwischen Heer und Heimat bestanden, hat es doch sogar, vom amtlichen Verkehr ausgehend, im Altertum den Anstoß zur Schaffung der ersten geregelten Posten gegeben. Niemals aber ist das Bedürfnis nach brieflichem Verkehr mit dem Heere so groß gewesen wie in unserer Zeit. Vordem waren es fast ausschließlich Söldner, die draußen im Kampf mit dem Feinde standen. Daheim verfolgten nur kleine Volksteile das Geschick derjenigen, deren Beruf der Krieg war. Das änderte sich von Grund aus mit der Einführung der allgemeinen Wehrpflicht. Sie beteiligte alle Kreise des Volkes unmittelbar am Kriege, doch hat auch sie erst nach und nach ihre volle Bedeutung erlangt. Wie klein erscheinen uns jetzt die Heere, die in den Kriegen von 1864, 1866 und selbst noch 1870/71 ins Feld gerückt sind! Im Weltkrieg von 1914/18 erst standen wirklich alle Wehrfähigen ohne Ausnahme vor dem Feind oder im Dienste des Heeres hinter der Front; in diesem Kriege erst sind Altersklassen ins Feld gezogen, die früher davon ganz befreit oder lediglich zum Dienst in der Heimat bestimmt waren, und in diesem Kriege erst ist in der Heimat kaum noch eine Familie zu finden gewesen, in der nicht mit brennender Teilnahme das Geschick des Vaters, des Sohnes oder des Bruders, ja selbst der Tochter im Felde verfolgt wurde. Daß unter solchen Umständen das gesteigerte Gefühlsleben unseres Zeitalters einen riesengroßen Verkehr zwischen Heer und Heimat auslösen würde, war zu erwarten. Die Wirklichkeit hat aber selbst die kühnsten Schätzungen noch übertroffen. Der ungeheure seelische Druck, der auf allen Menschen lastete, machte sich in ungezählten Briefen und Liebesgabensendungen Luft, die zeitweise den Betrieb der Postanstalten völlig zu ersticken drohten.

Neben dem privaten Verkehr darf der dienstliche Nachrichtenaustausch im Kriege nicht vergessen werden. Auch er hat einen staunenerregenden Umfang angenommen. Und wenn er der Zahl nach hinter dem privaten Verkehr zurücksteht, so übertrifft er ihn an Wichtigkeit. Die pünktliche Vermittlung des Verkehrs der Kommandostellen und Behörden ist von ausschlaggebendem Einfluß auf den Gang der Kriegs- und Staatsmaschine und somit auf das Wohl und Wehe des ganzen Volkes. Daraus erhellt, wie wichtig die Aufgabe der Postverwaltung bei diesem Verkehr und welche schwere Verantwortung mit ihr verbunden ist.

Aber nicht nur die Größe der Millionenheere, sondern auch die räumliche Ausdehnung der Front und die getrennte Lage der Kriegsschauplätze ist für die Tätigkeit der Postverwaltung im Kriege von 1914/18 bezeichnend gewesen. Über feindliche und verbündete Länder hinweg waren auf weite Entfernungen Postenläufe zwischen Heer und Heimat einzurichten und in geordnetem Gang zu erhalten. In eroberten Ländern mußten Landesposten neu aufgebaut und dem Verkehr des Heeres, der deutschen Verwaltung und, soweit dies mit der Sicherheit des Reiches verträglich war, auch der Landesbewohner nutzbar gemacht werden. So entstanden die Post- und Telegraphenverwaltungen in Belgien, Polen und dem Gebiet Ober-Ost. Und wo die Heeresverwaltung aus Gründen der Sicherheit die Postversorgung der Landesbevölkerung selbst in die Hand nahm, wie in Rumänien und in einigen Etappengebieten im Westen, da hat ihr die Postverwaltung mit Rat und Tat sachverständige Hilfe geleistet.

Gegenüber dem Nachrichtenaustausch mit dem Heere hat die Postverwaltung nicht etwa Ruhe im sonstigen Verkehr gehabt. Zu Beginn des Krieges war allerdings in weiten Kreisen die Ansicht verbreitet, daß das Verkehrsleben unter den entscheidenden Wirkungen des Kriegszustandes bald völlig daniederliegen werde, zumal Deutschland rings von Feinden umgeben und vom Wechselverkehr fast ganz abgeschnitten sei. Tatsächlich hörten auch die Verkehrsbeziehungen zum Ausland, je weiter der Krieg fortschritt, mehr und mehr auf, dafür aber wurde der Nachrichten- und Warenaustausch im Innern desto lebhafter. Der Krieg befruchtete in ungeahnter Weise die heimische Industrie und rief infolge der eintretenden Knappheit an Stoffen aller Art und namentlich an Lebensmitteln einen ungeheuren Waren- und Nachrichtenaustausch durch die Post in ganz Deutschland und mit dem verbündeten und neutralen Ausland, soweit dieses noch zu erreichen war, hervor. Der Paketverkehr erreichte sogar einen Umfang, der die Ergebnisse der Friedenszeit weit hinter sich zurückließ.

Wie im Frieden, ja mehr noch als im Frieden, wird von der Post im Kriege Schnelligkeit und Regelmäßigkeit des Beförderungsdienstes verlangt. Welche Hemmnisse sich aber gerade der Befriedigung dieser Forderungen entgegenstellten, zeigt ein Blick auf die Beschränkungen des Zugverkehrs, zu denen sich die Eisenbahnverwaltung im Laufe des Krieges gezwungen sah. Auf die Eisenbahn ist die Postverwaltung mit ihren Massensendungen ganz und gar angewiesen; schränkt sie ihren Betrieb ein, so wird davon selbsttätig auch der Postverkehr betroffen. Das verursachte Schwierigkeiten, die jenseits der Grenzen des Deutschen Reichs um so mehr wuchsen, je weiter sich die Truppen von der Heimat entfernten. Finnland, die Ukraine, die Krim, der Kaukasus, die Länder am Euphrat und Tigris, Palästina und die Balkanstaaten waren mit den alten Fronten in Ost und West, unter sich und mit dem heimischen Verkehrsnetz in gesicherte Verbindung zu setzen und dauernd zu erhalten. Dabei wechselten die Beförderungsmöglichkeiten unablässig. Züge, die heute noch gingen, verkehrten schon morgen nicht mehr, so daß alle Einrichtungen fortwährend im Fluß waren und neuer Regelung bedurften.

Wer sich dies alles vor Augen hält, der kann die Größe der Arbeit ermessen, an deren Bewältigung die deutsche Postverwaltung in diesem Kriege ihre Kraft und ihr Können erproben sollte.

9. Die deutsche Feldpost im Orient und in den Mittelmeerländern. Der Marinepostverkehr.

Gegen Serbien.

Als sich am Ausgang des Sommers 1915 für die Mittelmächte die Notwendigkeit ergab, eine engere Verbindung mit der Türkei zu suchen und den Weg nach Konstantinopel für Truppen und Kriegsbedarf frei zu machen, mußte der Feldzug gegen die Serben wiederaufgenommen werden, der im ersten Kriegsjahr in wenig glücklichen Kämpfen der Österreicher und Ungarn gegen dieses tapfere Volk der Berge ein vorzeitiges Ende gefunden hatte. Jetzt traten Deutschland, Österreich-Ungarn und Bulgarien, das sich inzwischen den Mittelmächten angeschlossen hatte, gemeinsam auf den Plan. Im September sammelten sich im südlichen Ungarn unter dem Oberbefehl des Generalfeldmarschalls v. Mackensen die 11. deutsche und die 3. österreichisch-ungarische Armee, wobei der letzteren auch das deutsche 22. Reservekorps mit der 43. und 44. Reservedivision und der 26. (württembergischen) Infanteriedivision zugeteilt wurde. Die Postversorgung der 11. Armee fiel ihrem bisherigen Armeepostdirektor zu, während für das 22. Reservekorps eine Nebenetappe und bei dieser eine besondere Armeepostdirektion mit verminderter Stärke aus dem Personal der am 18. September aufgelösten Armeepostdirektion der 1. Armee gebildet und einem Armeepostinspektor unterstellt wurde, der zwar die Postversorgung seines Korps selbständig wahrnehmen, in Fragen grundsätzlicher Art aber dem Leiter des Postdienstes der 11. Armee unterstehen sollte.

Als Mackensen am 5. Oktober den Angriff auf die Strombefestigungen der Serben begann, befand sich die Armeepostdirektion der 11. Armee in Werschetz auf dem linken, die Nebenetappe dagegen in Neusatz auf dem rechten Ufer der Donau. Alle gegen Serbien angesetzten Truppen sollten ihre Post aus der Heimat über Dresden empfangen, wo das Postamt 7 als Leitpunkt bestimmt worden war. Die Zuführung der Post erfolgte über Wien–Budapest–Temesvar nach Werschetz oder Neusatz. Schwierigkeiten bot dieser Weg nur insofern, als er durch zwei fremde, wenn auch befreundete Länder, Österreich und Ungarn, führte. Sie wurden teilweise dadurch behoben, daß die Nachrichtenpost in durchlaufenden deutschen Bahnpostwagen in den Personenzügen, die Päckchenpost in Eisenbahnwagen unter Begleitung von Postschaffnern in den Etappenzügen befördert wurden. Den Unzuträglichkeiten, die sich aus der Länge der Beförderungsstrecke und der geringen Leistungsfähigkeit der überlasteten ungarischen Bahnen ergaben, suchte der Armeepostdirektor 11 durch Einrichtung einer Umschlagstelle in Wien und dauernde Entsendung eines Armeepostinspektors zur Beaufsichtigung und Regelung des Betriebes auf der außerdeutschen Strecke zu steuern. Durch diese Maßnahmen wurde in der Tat erreicht, daß der Betrieb auf der Hauptlinie trotz starker Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr im allgemeinen günstig verlief. Das Gegenteil war leider der Fall auf den Nebenstrecken, die von Werschetz nach Pancsova, Homok-Balvanyos, Fehertemplon, Kevevara und Bazsias abzweigten. Hier war der Betrieb, da die Bahnhöfe den starken Verkehr nicht fassen konnten, oft tagelang völlig unterbunden. Das waren aber noch Kleinigkeiten gegenüber den Hemmnissen, die sich einstellten, als nach dem Übergang über Donau und Save der Vormarsch in Serbien begann.

Die 11. Armee hatte zwischen Feherdomb und Kevevara den Übergang über die Donau erzwungen und begann unter heftigen Kämpfen den Vormarsch zu

beiden Seiten der Morawa, während die 3. österreichisch-ungarische Armee die Save bei Belgrad überschritt und ihren Truppen die allgemeine Richtung auf Kragujevac gab. Damit trat an die Feldpost die große Aufgabe heran, das mächtige Verkehrshindernis der beiden Ströme mit möglichst wenig Zeitverlust zu überwinden und die Verbindung mit den Truppen in einem Lande aufrechtzuerhalten, dessen Eisenbahnen zerstört waren und dessen Straßen und Wege so gut wie alles zu wünschen übrigließen.

Der Armeepostdirektor der 11. Armee ließ die Post an vier Stellen, bei Feherdomb, Dunadombo, Höhe 73 und Kevevara an die Donau heranführen und auf Behelfsbrücken, Booten und Fähren ans andere Ufer bringen. Das war eine mühevolle und kräfteraubende Arbeit, die äußerst schwierig wurde, als vom 11. bis 16. Oktober die Kossowa, der berüchtigte Südoststurm, über die Wasser fegte und meterhohe Wellen gegen die Fahrzeuge schleuderte. Bei Dunadombo, wo damals die 105. und 107. Infanteriedivision und das Armeeoberkommando der 11. Armee ihre Post empfingen, lagen die Verhältnisse besonders ungünstig. Die Post mußte auf der Insel Temesziget ausgeschifft werden, die mit dem serbischen Ufer durch eine Brücke verbunden war. Da schnitt plötzlich Hochwasser die Verbindung ab, so daß 250 Säcke mit Post, die noch auf der Insel lagerten, nur mit knapper Not ans ungarische Ufer zurück gerettet werden konnten.

Später, als die Truppen der 11. Armee im Morawatale zusammengezogen wurden, konnte die Überführung der Post über die Donau auf die beiden Übergänge bei Kevevara-Semendria und Höhe 73-Dubravica beschränkt werden. Das ging ohne sonderliche Störung so weiter bis in den Monat November hinein, wo anhaltende Regengüsse die Donau über die Ufer treten ließen. Nun wurden die Wege zum Strom grundlos, die Schiffsbrücke bei Kevevara stand mit beiden Köpfen im Wasser, und metertief flutete die Donau über das serbische Ufer, das bis dahin mit Lastkraftwagen hatte befahren werden können. Die Post mußte jetzt vom Bahnhof Kevevara nach Höhe 73 und zum Fährhaus an der Schiffsbrücke geschafft und mit Dampffähren und Schlepps nach Dubravica und Semendria über den hochgeschwollenen Strom gebracht werden. Von Dubravica bis Pozarevac konnte die Kleinbahn benutzt werden, von Semendria aus mußte die Post mit Gespannen oder, soweit die Wege es gestatteten, mit Kraftwagen den Umschlagstellen zugeführt werden, die nacheinander in Ml. Krsna, Osipaonica und Vk. Orasje eingerichtet wurden. Wenn es auch nicht gelang, die gesamte Post auf diese Weise ohne Verzögerung vorzuschaffen, so ließ es sich doch ermöglichen, wenigstens die Nachrichtenpost einigermaßen regelmäßig in die Hände der Empfänger zu bringen.

Wenig günstig gestaltete sich der Postvorschub für das Alpenkorps, das anfangs November als Verstärkung bei der 11. Armee eintraf. Die Schuld daran lag in der Hauptsache bei den Truppen selbst. Als die 2. Jägerbrigade bei Orsova die Donau überschritten hatte, unterließ sie es, die ihr bekanntgegebenen Postdienststellen über Marschrichtung und Möglichkeit der Postzufuhr zu unterrichten. Ebenso mißlich lagen die Verhältnisse beim Haupttrupp des Alpenkorps, der bei Gradiste über die Donau gegangen und über Pozarevac in der Richtung auf Kragujevac vorgerückt war. Der Versuch der Feldpostexpedition, den Truppen über Gradiste–Pozarevac mit Lastkraftwagen zu folgen, scheiterte an der trostlosen Beschaffenheit der Wege; die Expedition ließ daher die Kraftwagen einstweilen in Bazsias zurück und ging mit Dampfer nach Kevevara, wo ihr der Armeepostdirektor Gespanne stellte, mit denen sie den Weitermarsch anzutreten vermochte. Tagelang war die Expedition ohne jede Verbindung mit dem Stabe, weil kein Anschluß am Fernsprecher zu erreichen war. So kam es, daß die erste Post für das Alpenkorps, mit dem sich die 2. Jägerbrigade wieder vereinigt

hatte, erst am 14. November in Kragujevac eintraf. Dort war inzwischen auch die Kraftwagenkolonne der Feldpostexpedition eingetroffen, konnte aber nicht in Wirksamkeit treten, weil zäher Schlamm stellenweise meterhoch die Wege bedeckte. Da auch Pferde- und Ochsenwagen nicht sogleich zu beschaffen waren, stockte die Abfuhr der Post in solchem Maße, daß nach einiger Zeit in Kragujevac 12 000 Säcke auf Beförderung harrten.

Wie in diesem Falle, so hat auch sonst der Kraftwagen während des Vormarsches in Serbien häufig gar nicht oder nur in ganz beschränktem Umfange benutzt werden können. Regen und Schnee hatten die ohnedies schlechten Wege, die meistens keine feste Decke hatten, grundlos gemacht. Zäher, tiefer Lehmbrei, der wie eine Bremse wirkte, ließ die Feldpost oft an der Möglichkeit verzweifeln, ihre Kolonnen vorwärts zu bringen. Auf einzelnen Strecken konnten die Wagen überhaupt nur dadurch vorgeschafft werden, daß sie abschnittsweise mit Hilfe der übrigen Gespanne vorgezogen wurden. Dabei waren die Wege meistens so schmal, daß sie nur in einer Richtung befahren werden konnten. Fuhr sich ein Wagen fest, so stockte die ganze Kolonne oft stundenlang, bis das Hindernis beseitigt war. An den unzulänglichen Ausweichestellen aber herrschte furchtbares Gedränge. Viel kostbare Zeit ist auf diese Weise verlorengegangen. Die Feldpost der 25. Reservedivision brauchte z. B. für die 8 km lange Strecke von Raca bis zur Höhe 397 nicht weniger als 12½ Stunden, während die Feldpostgespanne der 103. Infanteriedivision den 4 km langen Engpaß bei Vranje nur mit einem Zeitaufwand von 15 Stunden zu überwinden vermochten. Kreuzten Flußläufe den Weg, so war die Verbindung oft tagelang unterbrochen, weil das Hochwasser alle Brücken zerstört hatte und das Übersetzen der Post unmöglich machte. Unter solchen Verhältnissen war es besonders fühlbar, daß die 101. und 103. Infanteriedivision vor dem Einmarsch in Serbien ihren Feldpostanstalten die Kolonnenwagen abgenommen hatten. Auf Vorstellung des Armeepostdirektors wurden zwar einige Gespanne zurückgegeben, aber erst Mitte November so viele Pferde- und Ochsenwagen gestellt, daß wenigstens der schlimmsten Not abgeholfen war. Auch dann reichten freilich die 27 Pferde- und 20 Ochsenwagen, über die die Feldpost der 103. Infanteriedivision Mitte November verfügte, nicht aus, um die angesammelte Post restlos abzufahren, weil die Pferdewagen oft sechs Tage, die Ochsenwagen aber noch länger unterwegs waren. Der Fehler, daß die Wagen zu spät gestellt worden waren, ließ sich eben nicht wieder gutmachen, so daß die Anhäufungen von Post an dieser Stelle während des ganzen Vormarsches nicht verschwanden. Günstiger gestellt war die Feldpostexpedition der 11. bayerischen Infanteriedivision, die mit 43 Pferdewagen, 6 Ochsenwagen und einer Feldschmiede auf dem serbischen Kriegsschauplatz erschien und dadurch in den Stand gesetzt war, auch über schwierige Stellen hinweg mit eigener Kraft den Postvorschub in flottem Gang zu halten.

Wie der Feldpost der 11. Armee beim Übergang über die Donau, so erwuchsen auch der Post der Nebenetappe, die den Vormarsch der 3. österreichisch-ungarischen Armee begleitete, schon bei der Überschreitung der Save Schwierigkeiten aller Art. Die Eisenbahnbrücke zwischen dem ungarischen Grenzort Semlin und Belgrad war gesprengt, eine mangelhaft hergestellte Notbrücke, die auch für Fuhrwerk hätte benutzt werden können, infolge des Hochwassers gesperrt. Zur Bewältigung des gesamten Verkehrs von einem zum anderen Ufer dienten je vier in einer Reihe zusammengekoppelte große Kähne, die von einem Schleppdampfer gezogen wurden. Endlos erschienen den ungeduldigen Beamten die Stunden, die die Beladung eines solchen Schleppzuges erforderte. Da außerdem die Anlegeplätze in Belgrad für den riesigen Verkehr nicht ausreichten, nahm allein die Überfahrt nicht selten bis zu 10 Stunden in Anspruch. Die Postsäcke wurden anfangs in Semlin auf Lastkraftwagen verladen und diese auf den Fährschiffen ans andere

Ufer gebracht. Als das zu langsam vor sich ging, weil die Kraftwagen bei dem starken Eingang an Post nicht Ladung genug fassen konnten, wurden die Säcke unmittelbar in die Kähne verladen. Aber auch dieses Verfahren brachte nicht die dringend gewünschte Beschleunigung, weil das doppelte Umladen zuviel Zeit in Anspruch nahm. Eine Besserung trat erst ein, als für den Personenverkehr besondere Dampferfahrten in Zwischenräumen von 2 Stunden veranstaltet wurden. Noch günstiger gestaltete sich die Beförderung, als eine feste, 3,5 km lange Brücke über die Save fertiggestellt war, die von Mitte November ab mit Pferde- und Lastkraftwagen doppelspurig befahren werden konnte. Nun gelang es endlich, die gesamte Post ohne Aufenthalt an das serbische Ufer zu werfen.

Von Belgrad aus verläuft in südöstlicher Richtung eine der wichtigsten Eisenbahnen, auf deren Schienen im Frieden der Orientexpreß über Nisch–Sofia–Adrianopel nach der türkischen Hauptstadt rollte. Jetzt war diese bedeutungsvolle Verbindung von den Serben so gründlich zerstört, daß der gesamte Verkehr über die schmale, schlecht unterhaltene Avallastraße geleitet werden mußte, auf deren gebirgigen Strecken sich Kraftwagen nur mit stark verminderter Ladung fortzubewegen vermochten. Da mehr als 30 bis 40 Briefbeutel einem Wagen nicht mitgegeben werden konnten, sahen die Beamten bald sich Rückstände bei den Umschlagstellen bilden, die von Tag zu Tag in schneller Weise wuchsen. Am 25. Oktober schien zwar eine Besserung eintreten zu wollen, da an diesem Tage der Bahnverkehr wenigstens auf der kurzen Teilstrecke zwischen Belgrad und Ripanj aufgenommen werden konnte. Die Hoffnung war aber trügerisch, denn bald war der Weg, der vom Bahnhof Ripanj nach der Gebirgsstraße hinaufführte, vom schweren Lastfuhrwerk so gründlich aufgefahren, daß die Post nach Belgrad zurückgebracht und auf dem Landwege nach Ralja vorgeschafft werden mußte. Zwischen Ralja und Mladenowac bestand damals eine notdürftige Bahnverbindung, auf der Schienenautomobile den Verkehr unterhielten. Da aber nur sieben Wagen vorhanden waren, die auch nicht annähernd für den Vorschub von Schießbedarf und Lebensmitteln genügten, hatte die Nebenetappe, die sonst den Bedürfnissen des Postbetriebes in verständnisvoller Weise Rechnung trug, der Feldpost die Benutzung dieser Strecke untersagen müssen. Es blieb also nur der Landweg übrig. In dieser schlimmen Lage hat es die Feldpost mit Erleichterung begrüßt, daß ihr vom Kommandeur der Kraftfahrtruppen einzelne Wagen und, soweit dies möglich war, zeitweise auch ganze Kolonnen zu Hilfe gesandt wurden.

Wenn so die Beförderung der Post bis Mladenowac wenigstens einigermaßen aufrechterhalten werden konnte, drohte sie weiter südlich völlig zum Erliegen zu kommen, weil sich die über Topola nach Kragujevac führende Etappenstraße in dem denkbar schlechtesten Zustand befand. Da die Sperre der Päckchenpost, die als letztes Mittel bereits in Aussicht genommen war, vermieden werden sollte, mußte der Versuch gemacht werden, die Post auf dem Wege der Hauptetappe über Werschetz–Kevevara–Semendria zu leiten. Aber auch dieser Plan mißlang, weil die Fähre Kevevara–Semendria keine weitere Belastung mehr vertrug. Die Post wurde deshalb bis Belgrad in bisheriger Weise und von da zu Schiff nach Semendria befördert. Von Semendria rollte sie mit der Eisenbahn nach Kragujevac, das kurze Zeit darauf auch mit Mladenowac durch Eisenbahn verbunden wurde. Nun endlich konnten die bei den Umschlagstellen lagernden Rückstände mit der Beschleunigung, die der unregelmäßige Zugverkehr und der fortwährende Mangel an Eisenbahnwagen erlaubten, nach Kragujevac vorgebracht werden. Damit waren aber die Nöte der rastlos arbeitenden Feldpost noch nicht zu Ende. Die Truppen hatten inzwischen Kraljewo, etwa 50 km südwestlich von Kragujevac, erreicht. Der Versuch, ihnen die Post mit Lastkraftwagen zuzuführen, mußte aufgegeben werden, weil die Straße so zerwühlt war, daß sie für den Verkehr mit Kraftwagen gesperrt werden mußte. Pferdekolonnen aber brauchten 3 bis

4 Tage und mußten nachts auf der Landstraße biwakieren. So blieb der Postvorschub auch weiterhin behindert, bis gegen Ende November der Vormarsch allmählich eingestellt und das 22. Reservekorps aus der Front zurückgenommen wurde.

Die Nebenetappe hatte mit dem Abzug des 22. Reservekorps ihre eigentliche Aufgabe erfüllt. Es tauchte indessen der Plan auf, sie als vorgeschobene Etappe der 11. Armee zur Versorgung der Truppen zu verwenden, die den Kampf mit den in Saloniki gelandeten Franzosen und Engländern aufnehmen sollten. Sie siedelte deshalb nach Üsküb über, wurde aber, da ihr Wirkungskreis sich als zu unbedeutend erwies, am 20. Januar 1916 aufgelöst. Von diesem Tage an ging die Leitung des gesamten Postbetriebes für die in Serbien verbleibenden Truppen auf den Armeepostdirektor der 11. Armee über, dessen Wirkungskreis damit in räumlicher Beziehung eine große, aber nicht die letzte Erweiterung erfuhr.

Inzwischen waren Tausende fleißiger Hände bemüht gewesen, die wichtige Eisenbahn im Morawatal, deren zahlreiche Brücken zerstört im Flußbett lagen, wieder in betriebsfähigen Zustand zu versetzen. Am 20. Dezember war nach harter Arbeit der Bahnkörper bis Üsküb so weit hergestellt, daß die Post nur noch auf der Teilstrecke von Nisch bis Predejane, rund 67 km weit, auf dem Landweg befördert zu werden brauchte. Von einem regelmäßigen Zugverkehr konnte jedoch noch immer keine Rede sein, weil es an Lokomotiven und Güterwagen gebrach. Zudem lag die Bahnleitung in den Händen der Bulgaren, die naturgemäß zunächst für ihre Truppen sorgten. So blieb die Postbeförderung mangelhaft und war auf Tage hinaus oft gänzlich unterbrochen. Weder das Generalkommando des 4. Reservekorps noch das Armeeoberkommando, die wiederholt angegangen wurden, konnten in dieser drückenden Notlage helfen. Erst nachdem die Schlußstrecke Nisch–Predejane anfangs Januar 1916 fertig geworden und die Verwaltung der Bahn in deutsche Hände übergegangen war, konnten mehr Betriebsmittel in den Verkehr eingestellt werden, der indessen an den eingleisigen Betrieb gebunden blieb und bei der anhaltenden Verstopfung der Bahnhöfe nur langsam geregelte Formen anzunehmen vermochte. Für die Beamten ist diese Zeit voll harter Anstrengungen und Entbehrungen gewesen. In Predejane mußten sie vom 14. Dezember bis zum 7. Januar in einem niedrigen Zelte hausen, da andere Unterkunft nicht zu erlangen war. Aus den Kleidern sind sie in diesen Wochen nicht herausgekommen.

Anfangs März gelang es endlich, die ganze Strecke bis Gevgeli an der griechischen Grenze in Betrieb zu nehmen, auch konnten nach Beseitigung bahntechnischer Schwierigkeiten vom 10. März an deutsche Bahnpostwagen auf der österreichisch-ungarischen Strecke täglich einmal in die Schnellzüge eingestellt werden, in denen sie bis dahin nicht gefahren werden durften. Diese Maßnahme trug dazu bei, daß die Beförderungsdauer für Briefe aus der Heimat bis Belgrad auf etwa 3 Tage herabgemindert werden konnte. Eine Kraftwagenverbindung von der Eisenbahnstation Gradsko nach Monastir und die Herstellung planmäßiger Verbindungen mit den Feldpostanstalten vervollständigten den Ausbau des Verkehrsnetzes an der neuen Front längs der griechischen Grenze, wo nun der Stellungskrieg einsetzte, der wie überall so auch hier eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbeziehungen mit der Heimat brachte.

Die Postversorgung der Truppen, die nach Abbruch der Gefechtshandlungen in Serbien verblieben waren und in größeren oder kleineren Verbänden längs der vom Doiransee im Osten nach dem Ochridasee im Westen verlaufenden Linie standen, stellte in der Folge zwar immer noch hohe Anforderungen an die Beamten, hielt sich aber im allgemeinen in den Formen, die auch auf anderen Kriegsschauplätzen üblich waren. Im Winter brachte allerdings die Postbeförderung von Gradsko nach Prilep und Monastir namentlich auf der 40 km langen Paßstraße Drenovo–Prilep, die bis zu 900 m Höhe ansteigt, überaus große

Schwierigkeiten und selbst Gefahren mit sich. Da die Paßstraße in den Höhenlagen wochenlang vereist, in den Mulden dagegen stark versumpft war, glitten die Lastwagen bald auf dem Eise ab, bald blieben sie im Sumpfe stecken. Das hatte nicht nur viele und schwer zu beseitigende Schäden an den Wagen zur Folge, sondern verzögerte auch die Postbeförderung ganz ungemein. Während die Kraftwagen die 100 km lange Strecke Gradsko–Monastir im Oktober 1916 noch in 10 Stunden zurücklegen konnten, gebrauchten sie im Winter allein zur Überwindung der Paßstrecke häufig mehrere Tage. Da Pferde nicht vorhanden waren und weder vom Oberkommando noch von der Etappeninspektion gestellt werden konnten, mußten die Kraftwagenfahrten trotz der damit verbundenen Schäden und Gefahren beibehalten werden. Nach der Aufgabe von Monastir erstreckte sich die Fahrt anfangs nur noch bis Prilep; sie konnte bald darauf sogar auf die Strecke Drenovo–Prilep beschränkt werden, als es gelang, die Feldbahn Gradsko–Drenovo für die Zwecke der Feldpost nutzbar zu machen. Später mußte sie aber wieder erweitert und auf die Strecke Drenovo–Prilep–Lopatice–Kazani–Resna–Ochrida, d. i. auf eine Entfernung von mehr als 150 km, ausgedehnt werden, bis es gelang, durch die Erbauung von Feldbahnen auch in dieser Gegend die Feldpost an einer günstigeren Beförderungsgelegenheit teilnehmen zu lassen.

Die Postverbindung zwischen Gradsko und Monastir gab übrigens den Mittelmächten Gelegenheit, für einige Zeit mit Griechenland in unmittelbaren Postaustausch zu treten. Die Post wurde auf griechischer Seite bis Kalabaka mit der Eisenbahn, von da über Janina bis Korca mit Mauleseln und von Korca längs des Westufers des Prespasees bis zur Höhe 947, über welche die Grenze verläuft, mit Wagen befördert. Ebendahin wurde deutscherseits die Post von Monastir aus mit Wagen, teilweise durch das Überschwemmungsgelände des Prespasees, vorgebracht. Der schwierige Postaustausch gelang in der Zeit vom 3. bis 22. Mai 1916. Dann wurde die Verbindung durch Truppen der feindlichen Mächte durchbrochen.

18. Endkampf und Zusammenbruch.

Nach den Erfolgen, die der Feind im August in Nordfrankreich erzielt hatte, war mit Sicherheit darauf zu rechnen, daß er auch an anderen Stellen zum Angriff gegen die Front der Mittelmächte vorgehen würde. Ein glücklicher Ausgang solcher Unternehmungen mußte seinen Truppen einen mächtigen Antrieb zur Fortsetzung und siegreichen Beendigung der Kämpfe gegen die deutsche Armee geben. Wie erwartet, setzte denn auch die Entente am 15. September ihre Truppen zum Vorstoß gegen die mazedonische Front der Bulgaren an, nachdem sie vorher in geschickter Wühlarbeit das bulgarische Volk und seine Armee den bisherigen Bundesgenossen innerlich abwendig gemacht hatte. Die bulgarische Armee nahm nur da, wo sie durch deutsche Truppen gestützt wurde, den Kampf an, ein großer Teil der Soldaten legte die Waffen nieder und ließ sich gefangennehmen oder kehrte in die Heimat zurück. Die deutschen Truppen, zu gering an Zahl, um das Vordringen des Feindes aufhalten zu können, wurden gezwungen, das Feld zu räumen.

Da die Ereignisse sich bald überstürzten, mußten die Feldpostanstalten überall schnell zurückgenommen werden, wofür drei Wege zur Verfügung standen. Die in der Gegend des Doiransees befindlichen Feldpostanstalten traten in der Nacht zum 21. September auf der Straße über Dedeli, Kosturino, Strumica, Dubnica den Marsch nach Sofia an, das sie am 5. Oktober erreichten. Für die an und westlich der Eisenbahn Üsküb–Hudova gelegenen Feldpostanstalten kam die Eisenbahn zur Rückbeförderung bis Üsküb und, als auch dieses nicht mehr zu halten war, bis Nisch in Betracht, wohin auch die Feldpostanstalten aus Sofia zurückgenommen wurden. Dort wurden alle Feldpoststationen, die entbehrlich

waren, aufgelöst. Den in der Gegend des Prespa- und Ochridasees stehenden drei Feldpostanstalten bot sich für den Rückmarsch, der am 23. September begann, die Straße über Cicevo–Gostivar–Kalkandelen und, da inzwischen Üsküb vom Feinde genommen war, weiter über Kazanic, Mitrovica, Raska, Kraljevo nach Kragujevac, das zwei Feldpostanstalten am 12. Oktober unbehelligt erreichten, während die Feldpost 242 vor Kazanic durch angreifende feindliche Truppen von der Rückzugslinie abgedrängt und verschlagen wurde. Dabei mußte, da der Führer der 22. Infanteriebrigade wegen Verstopfung der Rückzugsstraße den Befehl zur Vernichtung sämtlicher Fahrzeuge mit Ausnahme weniger für die Beförderung von Lebensmitteln nötiger Wagen gegeben hatte, alles Gerät und die mitgeführte Briefpost nach der Heimat verbrannt werden. Die Wertsendungen wurden auf eines der zur Mitnahme bestimmten Fahrzeuge verpackt, das aber, als sich die weitere Fortschaffung auch dieser Wagen als unmöglich herausstellte, von einem Pionierräumungskommando mit seinem Inhalt in einen Abgrund gestürzt wurde. Nach einem abenteuerlichen Marsch auf Gebirgswegen, die nur von einzelnen Menschen und Tragtieren begangen werden konnten, erreichte die Feldpost 242 unter ungeheuren Anstrengungen Montenegro und die Bucht von Cattaro, wo sie am 23. Oktober eintraf. Sie wurde zu Schiff nach Fiume befördert und ist mit der Eisenbahn über Laibach und Salzburg nach Deutschland zurückgekehrt.

Wenn auch der Rückzug der deutschen Truppen in Bulgarien und Serbien in guter Ordnung vor sich ging, so war doch nicht zu vermeiden, daß einzelne Truppenteile zersprengt und durcheinandergewürfelt wurden. Dieser Umstand in Verbindung mit der Unwegsamkeit des Geländes und den Stockungen im Eisenbahnverkehr hat in der Folge der Postzuführung die größten Hindernisse in den Weg gelegt. Die eingehenden Sendungen konnten nur noch zum kleineren Teil den Empfängern ausgehändigt werden, während anderseits sich Truppenteile zur Postabholung meldeten, die von ihrer früheren Feldpostanstalt abgedrängt waren und nun einen neuen Anschluß an den Postbetrieb suchten. Um die hieraus entspringenden Mißstände zu beseitigen, ließ der Armeepostdirektor am 21. September in Nisch eine große Briefsortierstelle einrichten, der die gesamte Briefpost für die auf dem Rückmarsch befindlichen und die aufgehobenen Feldpostdienststellen zuzuführen war. Sie verteilte die Post nach rund 400 Verbänden und führte sie diesen zu, sobald sie sich bei einer Feldpostanstalt zum Postempfang gemeldet hatten. Eine ähnliche Einrichtung für Päckchen wurde in Belgrad getroffen, wohin später auch die Briefsortierstelle verlegt wurde, doch mußte ein Teil der Päckchen jetzt bereits in Dresden angehalten werden.

In der Zwischenzeit versuchte die Oberste Heeresleitung, durch eilig herangezogene deutsche Truppen, darunter das Alpenkorps und die 217. und 219. Infanteriedivision, dem Vordringen des Feindes im Raume von Nisch Einhalt zu tun. Der Armeepostdirektor richtete in Nordserbien eine Reihe neuer Stationen ein, die die Postversorgung der dahin verlegten großen Lazarette und Etappeneinrichtungen übernehmen sollten. Da sich indessen die Hoffnung, den feindlichen Vormarsch zum Stehen zu bringen, als trügerisch erwies, mußten die Truppen und mit ihnen ihre Feldpostanstalten hinter die Donau zurückgenommen werden. Die Brief- und Päckchensortierstellen hatte der Armeepostdirektor schon vorher von Belgrad nach Dresden übersiedeln lassen, wohin auch alle entbehrlichen Geräte, Ausrüstungsgegenstände u. dgl. abgeschoben wurden, weil vorauszusehen war, daß sie später wegen Mangels an Beförderungsmitteln nicht mehr würden fortgeschafft werden können.

Zu Beginn des Monats November befanden sich die Frontpostanstalten sämtlich mit ihren Truppen auf ungarischem Boden, wo der Armeepostdirektor in

dem neuen Etappengebiet wieder eine Anzahl von Feldpoststationen erstehen ließ. Auch diese Einrichtung hatte aber nur kurzen Bestand, weil inzwischen in Budapest die Republik ausgerufen war und gleiche Umwälzungen in Österreich und Böhmen unmittelbar folgten. Alle regelmäßigen Zugverbindungen mit der Heimat wurden nun mit einem Schlage unterbrochen, Telegraph und Fernsprecher konnten nicht mehr benutzt werden. Angesichts dieses Zustandes, der den Feldpostverkehr in der Richtung von der Heimat völlig lahmlegte, in der Richtung nach der Heimat aber auf gelegentliche Beförderungsmöglichkeiten beschränkte, wurden die Stationen nach dem Etappenhauptort zurückgezogen und die entbehrlichen Beamten nebst der vorliegenden Post, soweit sie den Empfängern nicht mehr ausgehändigt werden konnte, nach Deutschland zurückgesandt. Dabei wurde ein Güterwagen, in dem sich 25 Geldbriefbeutel, 22 oder 23 Wertstücke mit geringerer Wertangabe, ein solches mit 104 320 ℳ und etwa 200 Säcke mit Briefen und Päckchen befanden, auf der ungarischen Station Bacs-Topolja durch aufständische Soldaten und Plünderer vollständig ausgeraubt. Wir geben die Schilderung des Vorganges, der ein grelles Schlaglicht auf die damaligen Zustände in Ungarn wirft, nach dem Bericht des Armeepostdirektors wieder, der zugleich erkennen läßt, welcher Behandlung sich zu jener Zeit das deutsche Feldpostpersonal in dem verbündeten Lande zu versehen hatte.

»Auf der Station Bacs-Topolja, wo der Zug gegen 2 bis 3 Uhr nachmittags eintraf, war ein Aufenthalt von über einer Stunde, weil die vorliegende Strecke angeblich nicht frei war. Auf dem Bahnhofe bewegte sich eine durch die inzwischen eingetretenen revolutionären Ereignisse in Ungarn aufgeregte Menge von etwa 400 bis 500 Personen, darunter viele geflüchtete ungarische Soldaten, die zum großen Teil mit Waffen versehen waren. Von den Soldaten, auch von den im Zug befindlichen, wurde dauernd mit Gewehren geschossen, eine Erscheinung, die in den Tagen des Umsturzes in Ungarn auf sämtlichen Eisenbahnstrecken zu beobachten war.

Vor dem Wagen wurden dann plötzlich Stimmen laut, ihn abzukoppeln. Im selben Augenblick hatte die Menge den Wagen auch bereits abgekoppelt und rückwärts geschoben. Durch das Eingreifen des dienstältesten Beamten wurde zwar alsbald erreicht, daß der Güterwagen mit der Post wieder an den Zug herangeschoben wurde. Jedoch in diesem Augenblick stürzte sich die Menge, die angetrunken zu sein schien, in blinder Wut auf den Postwagen, voran geflüchtete ungarische Soldaten, die mit Gewehrkolben auf das deutsche Postpersonal losgingen. Im Nu war trotz aller Gegenwehr der Wagen mit einer tobenden Masse gefüllt, während vor jeder Tür ungefähr 200 Menschen standen. Die Menge drängte die Beamten und Schaffner mit Fäusten und Kolbenstößen aus dem Wagen, stieß den Begleitschaffner rücklings auf die Erde und warf die Ladung der außen stehenden Menge zu, die sie johlend an sich riß und damit fortlief. Die Beamten und Schaffner haben versucht, zwischen der in Aufruhr befindlichen Menge in den Wagen zu gelangen, um wenigstens die Geldbriefbeutel zu retten, sie wurden jedoch mit Kolbenstößen empfangen und mit Erschießen bedroht. Der Versuch, die ungarische Bahnhofsaufsicht zur Hilfe zu holen, mißlang. Offiziere waren nicht anwesend, die Mannschaften der Bahnhofsaufsicht sahen aber der Plünderung schadenfroh lächelnd zu. Jegliche Disziplin oder Polizeiordnung hatte aufgehört. Die Menge, die sich wie Wilde betrug, versuchte verschiedentlich dem Feldpostpersonal die Mäntel vom Körper zu reißen. Sobald sich ein Beamter an der Tür des Güterwagens sehen ließ, wurde er johlend mit Kolbenstößen zurückgeworfen. Es gelang noch, einige Säcke mit gewöhnlicher Post außerhalb des Wagens zu retten. Alles andere, das gesamte Gepäck des Personals sowie die Stationskisten von Feldpost 140 und 185 fielen in die Hände der tobenden Menge. Die Sachen wurden zerschlagen, geplündert und

weggeschleppt. Das alles spielte sich in dem kurzen Zeitraum von zwei bis drei Minuten ab.«

Nach der Gestaltung der politischen und militärischen Verhältnisse war die Anwesenheit der deutschen Truppen im südlichen Ungarn zwecklos geworden. Sie marschierten nach Norden ab. Noch einmal trat in Neu-Arad, wo der Armeepostdirektor am 11. November eintraf, für einige Tage eine Feldpoststation in Wirksamkeit, um den zahlreichen durchmarschierenden Truppen die Auflieferung von Briefen, Postanweisungen und Zahlkarten zu ermöglichen. Dann begann die Abbeförderung nach Deutschland, die wegen der Schwierigkeiten auf den ungarischen Bahnen nur in kleinen Gruppen mit Personen- oder Gelegenheitszügen erfolgen konnte. Ein Teil der Feldpost rückte mit der Etappeninspektion noch in Fußmärschen nach Gyula, bis es gelang, den Rest der Armeepostdirektion von Gyula und Békéscsaba aus mit der Eisenbahn nach Dresden zu befördern. Dort sind die letzten Beamten am 10. Dezember eingetroffen. Auch die bei ihren Stäben verbliebenen Frontpostanstalten hatten inzwischen die Heimat erreicht.

Der Rückmarsch von der mazedonischen Front bis nach Ungarn hinein, die rastlose Tätigkeit unterwegs und an den Aufenthaltsorten und nicht zuletzt die lange Beförderung mit der Eisenbahn durch das im Aufruhr befindliche Ungarn hatten an die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit der Beamten die höchsten Anforderungen gestellt. Der Armeepostdirektor konnte jedoch mit Stolz feststellen, daß die Beamten sich auch den verwickeltsten Verhältnissen gewachsen gezeigt und durch ihre Umsicht und Tatkraft größere Verluste an Postgütern und Wertgegenständen zu verhüten gewußt hatten. Mußten Postsendungen vernichtet werden, so ist es nur im äußersten Notfall oder auf militärische Anordnung geschehen, wenn keine Möglichkeit zu ihrer Bergung mehr bestand. Die Pferde befanden sich dank der guten Pflege durch die Postillione trotz der Anstrengungen, denen sie ausgesetzt gewesen waren, in recht gutem Zustande. Die gesamte Ausrüstung ist vorschriftsmäßig nach der Heimat gebracht, soweit sie nicht ebenso wie die Pferde in Ungarn auf Anordnung der Etappeninspektion verkauft werden mußte. Hervorragend ist die Manneszucht gewesen, die das Postpersonal auch dann bewahrte, als in seiner Umgebung sich die Bande der Ordnung zu lockern begannen. Dabei hatten die Angehörigen der Feldpost in Ungarn schwer unter der bösartig auftretenden Grippe zu leiden, der fünf von ihnen erlagen. Das waren schmerzliche Verluste. Um so höher ist die musterhafte Haltung der Feldpost bei dem schwierigen Rückzug zu bewerten.

Hundert Jahre Postzeitungsamt.

Als am 15. Dezember 1821 durch Königliche Verordnung in Berlin ein Zeitungs-Komtoir errichtet wurde, hat wohl niemand geahnt, welchen Aufschwung das Berliner Zeitungswesen und mit ihm der Zeitungsverkehr in Deutschland innerhalb eines Jahrhunderts nehmen würde. Damals begann der Vertrieb bei diesem Amte mit einigen wenigen Blättern, und heute sind beim Postzeitungsamt, das diesen Namen seit 1871 trägt, 11 889 Zeitungen und Zeitschriften, darunter allein 1551 in Berlin erscheinende Zeitungen, zum Postvertrieb angemeldet. Das Aufblühen des Zeitungsgewerbes in den letzten Jahrzehnten hat selbstverständlich auch auf die Entwicklung des Postzeitungsamts zu einer für das Zeitungswesen außerordentlich wichtigen Verkehrseinrichtung einen starken Einfluß ausgeübt.

Bis vor 100 Jahren war im Preußischen Staate der Zeitungsverkehr den Postbeamten als Privatgeschäft überlassen. Das »Regulativ über die künftige Verwaltung des Zeitungswesens« vom 15. Dezember 1821 hob dieses Zugeständnis auf. Statt dessen wurde in Berlin das Zeitungs-Komtoir errichtet, das am 1. Januar 1822 den amtlichen Zeitungsdebit aufzunehmen hatte. Auch eine gewisse Aufsichtsbefugnis über die Provinzial-Postanstalten bezüglich ordnungsmäßiger Verrechnung von Zeitungsgebührnissen war dem Zeitungs-Komtoir eine Zeitlang eingeräumt.

Das Zeitungs-Komtoir unterstand der obersten Postbehörde unmittelbar. Zum 1. Januar 1825 wurde es aus Ersparnisrücksichten mit dem am 27. Oktober 1810 ins Leben gerufenen Königlichen Gesetzsammlungs-Debits-Komtoir zusammengelegt. Beide Ämter führten fortan die gemeinsame Bezeichnung »Königliches Gesetzsammlungs-Debits- und Zeitungs-Komtoir«. Als die Postverwaltung im Jahre 1850 Bezirks-Postbehörden einrichtete, wurden beide Ämter der Ober-Postdirektion in Berlin zugeteilt. Doch bereits nach 15 Jahren (1865) ergab sich die Notwendigkeit, das Königliche Gesetzsammlungs-Debits- und Zeitungs-Komtoir dem General-Postamt wieder unmittelbar zu unterstellen. Im Jahre 1876 hat eine Umbenennung der dem Postzeitungsamt angegliederten Anstalt in Gesetzsammlungsamt stattgefunden.

Das Postzeitungsamt ist mit dem mit ihm vereinigten Gesetzsammlungsamt seit 1. Januar 1918 wieder der Ober-Postdirektion in Berlin zugeteilt. Es bildet die Verlags-Postanstalt für sämtliche in Berlin (Stadt) erscheinenden und zum Postvertrieb angemeldeten Zeitungen und Zeitschriften. Doch haben auch Verleger vieler in Groß-Berlin und im Reiche herausgegebenen Zeitschriften das Postzeitungsamt als ihre Verlags-Postanstalt gewählt. Im Auslands-Zeitungsverkehr nimmt das Postzeitungsamt eine wichtige Stellung als Auswechslungs-Postanstalt ein. Es steht im unmittelbaren Verkehr mit Belgien, Dänemark, Finland, Luxemburg, Österreich, Schweden, der Schweiz, der Tschechoslowakei und Ungarn. Bald werden sich hieran auch Ägypten, Frankreich, Italien, Rumänien, Rußland und Jugoslawien anreihen.

Als besonders wichtige Aufgabe liegt dem Amte die Herausgabe der Zeitungs-Preisliste ob. Die Zeitungs-Preisliste ist neuerdings auch Reklamezwecken zugänglich gemacht worden und erscheint in diesem Jahre zum erstenmal in einem Gewand, das sie geeignet macht, den Belangen der Presse und der Zeitungsverleger zu dienen.

Die Geschäfte des Postzeitungsamts sind im Laufe der Jahre immer umfangreicher geworden und erforderten einen ständigen Ausbau seiner Betriebsformen. Namentlich in den letzten 10 Jahren hat eine durchgreifende Änderung der Einrichtungen Platz gegriffen.

Welche Bedeutung das Postzeitungsamt in den Verkehrseinrichtungen Berlins erlangt hat, geht aus folgenden Zahlen hervor. (Die in Klammern beigefügten Zahlen bedeuten das Jahr, in dem die Feststellungen zu statistischen Zwecken zuerst gemacht worden sind, und die hierbei ermittelte Stückzahl.)

Zahl der Beamten	1 230	(1822: 6),
Zahl der Zeitungen laut Zeitungs-Preisliste	11 889	(1822: 474),
Zahl der Absatz-Postanstalten	16 350	(1822: 1 010),
Zahl der eingegangenen Zeitungsbestellzettel	1 980 359	(1870: 142 000),
Zahl der jährlich abgesetzten Zeitungsstücke im Jahresdurchschnitt	5 153 221	(1870: 387 476),
Zahl der jährlich beförderten Zeitungsnummern	628 882 448	(1825: 3 000 000),
Zahl der jährlich gefertigten Zeitungsbunde	12 864 309	(1860: 1 414 175),
Zahl der jährlich abgesandten Zeitungssäcke und losen Zeitungspakete	1 674 382	(1880: 156 500).

Die höchsten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Postzeitungsamts wurden während der Kriegsjahre gestellt, als der größte Teil des beamteten Personals zum Heeresdienst einberufen war und der Zeitungsverkehr mit den Truppenteilen einen gewaltigen Umfang angenommen hatte. Bis zu 150 000 Zeitungssendungen wurden täglich an das Feldheer abgesandt und in Hunderten von Säcken unmittelbar an jede Feld-Postanstalt befördert.

Die Beziehungen des Postzeitungsamts zur Presse und zur Verlegerschaft, namentlich Berlins, sind immer die freundlichsten und besten gewesen. Ob rechtsstehend oder links, ob eine große Tageszeitung oder ein kleines Sonntagsblatt, die Zeitungen werden beim Postzeitungsamt alle mit gleicher Liebe und Sorgfalt behandelt und betreut, und es ist der Stolz des Postzeitungsamts, daß dies von der Presse aller Richtungen immer anerkannt worden ist.

Möchten die guten Beziehungen, die das Postzeitungsamt mit der Presse und mit der Verlegerschaft verknüpfen, auch im zweiten Jahrhundert seines Bestehens erhalten bleiben.

Die Taxis in Füssen.

Ein Beitrag zur Familien- und Postgeschichte des 16. Jahrhunderts.

Vom k. Ober-Archivrat Dr. Rudolf Freytag in Regensburg.

Die Bewohner des Bergamaskischen Gebiets waren von jeher durch ihre geistige Regsamkeit und ihre Geschicklichkeit bekannt, ebenso aber auch durch ihre Wanderlust, die sie in alle Länder Europas hinaustrieb, so daß das Sprichwort entstand: »Der Spatz und der Bergamasker fehlen in keinem Lande«. Gefördert wurde dieser angeborene Trieb in die Ferne durch die Armut und Dürftigkeit ihrer Heimat, die ihnen nur einen kärglichen Lebensunterhalt gewähren konnte. Anderseits aber hingen sie mit einer rührenden Anhänglichkeit an ihren heimatlichen Gefilden, in die sie sich während der wechselvollen Zeiten des Mittelalters hatten zurückziehen müssen. In den schwer zugänglichen Alpentälern bewahrten sie ihre Sitten und Stammeseigenschaften reiner und länger als die Bewohner des übrigen Italiens und blieben sich mit Stolz ihrer langobardischen Abkunft bewußt. In der Tat deutet der von den Schriftstellern des 16. Jahrhunderts als barbarisch gescholtene Bergamasker Dialekt auf die Fortdauer des langobardischen Wesens in dieser Gegend hin und, wie zahlreiche Urkunden beweisen, lebte man dort noch bis ins 15. Jahrhundert hinein nach langobardischem Rechte.

Von den Bergamasker Familien, die den dürftigen Lebensbedingungen ihrer Bergheimat ein abwechslungsreicheres, aber auch gewinnversprechendes Leben in der weiten Welt vorzogen und durch regen Fleiß, zielbewußtes Schaffen und unermüdliche Ausdauer zu Ansehen, Einfluß und Reichtum gelangten, sind die Taxis aus Cornello im Brembotal am höchsten gestiegen. Auch sie wiesen mit Stolz auf ihre langobardische Herkunft hin, selbst noch zu einer Zeit, wo das römische Recht längst die Volksrechte der germanischen Bewohner Italiens verdrängt hatte. So bekennt sich in einer Urkunde vom 28. Mai 1390 der Bergamasker Bürger Pasino, Sohn des Marchisius de Tassi del Cornello, zum langobardischen Recht[1]),

[1]) Vgl. Figini Gir., Giubileo della casa principesca Thurn e Taxis. Bergamo 1899. S. 48. Ferner: Ohmann Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. Leipzig. Duncker und Humblot. 1909. S. 68 ff. und Anmerkung.

und für das Jahr 1414[2]) ist gleichfalls die Übung dieses Rechtes in Camerata, der Heimat der Taxis, bezeugt. Ja, noch im Anfang des 16. Jahrhunderts haben die Taxis auch in der Ferne an den alten Rechtsformen und Gebräuchen ihrer Heimat festgehalten. Dies beweist uns eine Vereinbarung vom 12. April 1518, die der Bergamasker Bürger Aloisius de Barrilis und der römische Kaufmann Laurentius de Tassis aus Bergamo, Sohn des verstorbenen Abraham de Tassis, über die Mitgift der domina Francischina, Schwester des Laurentius, trafen, und zwar »secundum ritum, stilum, modum et formam statutorum et consuetudinum civitatis Bergamensis«[3]).

Bekanntlich hat die Familie der Taxis trotz des linguaggio barbaro ihrer Heimat einen der glänzendsten Dichter der Weltliteratur, den Sänger des »Befreiten Jerusalem«, Torquato Tasso, hervorgebracht; weniger bekannt ist, daß eine Reihe von Gliedern dieses Geschlechts im geistlichen Stande wirkte und zu hohen Würden gelangte; mehrere Taxis strebten nach kriegerischen Lorbeeren und waren an den entscheidenden Kämpfen des 16. Jahrhunderts beteiligt, und wieder andere leisteten als Diplomaten den mächtigsten Herrschern ihrer Zeit wichtige Dienste. Am bekanntesten freilich wurden die Taxis durch ihre Wirksamkeit auf dem Gebiet des Verkehrswesens. Sie waren zwar nicht die Erfinder der Post, als die sie sich selbst verschiedentlich priesen, doch haben sie durch ihren Unternehmungsgeist und Wagemut, ihre Geschicklichkeit im Einrichten und Aufbauen und ihre Zähigkeit aus bereits vorhandenen Ansätzen eine vorbildliche, einen großen Teil Europas umspannende Verkehrseinrichtung geschaffen und sie in Jahrhunderte langer, zielbewußter Arbeit unermüdlich verbessert und ausgestaltet: eine einzig dastehende Leistung auf volkswirtschaftlichem Gebiet, wie sie annähernd kein anderes Geschlecht aufzuweisen vermag.

Als Leiter der Posten waren die Taxis schon zu Beginn des 16. Jahrhunderts fast an allen Verkehrsmittelpunkten der damals bekannten Welt ansässig und tätig. Eine besonders einflußreiche Stellung erreichten sie in Rom, wo Alexander[4]), der Sohn des Ser Petrus de Taxis de Cornello (geb. um 1418, gest. um 1484), und mehrere seiner Nachkommen das päpstliche Kurierwesen unter sich hatten. Bis 1539, wo Matthias Gherardus als Maestro delle poste erscheint, spielten sie als päpstliche Postmeister eine große Rolle und erwarben sich auch bedeutende Vermögen. Ihrer Heimat aber blieben sie wie auch ihre Nachfahren treu. Hohes Ansehen genießend und den schönen Künsten und Wissenschaften ergeben, lebten sie auf ihren bergamaskischen Gütern; mit der Contessa Varese de Rosate-Tassis starb am 2. November 1906 diese Linie aus. Auch im römischen Geld- und Handelswesen gelangten Verwandte dieser Taxis zu Bedeutung. Erwähnt wird 1518 die Bank des Laurentius, Sohnes des Abraham de Tassis.

Von großer Bedeutung waren auch die Beziehungen der Taxis zu Venedig[5]). Wir dürfen wohl der Überlieferung Glauben schenken, die berichtet, daß die Bewohner der Bergamasker Bergtäler, darunter auch die Taxis, zu Beginn des 15. Jahrhunderts Anschluß an die mächtige Lagunenstadt suchten. 1428 begab sich dann auch Bergamo selbst unter den Schutz des Markuslöwen. Dem Namen Taxis begegnen wir in Venedig bereits 1310, wo ein Prete Philippo Tasso und Marcus Gezio, genannt Taxo, in einem Testament erscheinen; 1405 wohnte dort Ser Secundus Taxo und 1459 Ser Bartholomäus de Taxis; ein verwandtschaftlicher Zusammenhang dieser mit den Bergamasker Taxis ist bislang nicht nachzuweisen. Dagegen ist ein solcher um die Mitte des 15. Jahrhunderts (1444) bezeugt durch die Namen Ser Antonius dictus Pilonus de Tatiis de Cornello

[2]) Figini, wie oben, S. 49 Anmerkung.
[3]) Original-Notariatsinstrument im k. Zentralarchiv. Urkunden aus Bergamo.
[4]) Vgl. Ohmann, wie oben, S. 78.
[5]) Vgl. Ohmann, wie oben, S. 75.

und seine Söhne Vistallus und Piligrinus, ferner durch Guarischus de Tatiis de Cornello dictus Sedochus und seinen Sohn Filippus, schließlich durch Petrus de Tatiis de Cornello, Sohn des verstorbenen Zannus, die sämtlich als zur civitas Venetiarum gehörig erwähnt werden. Ihre Beteiligung an der behördlich erlaubten venetianischen Botenzunft, an der Compagnia dei Corrieri bergamaschi, ist für jene Zeit nicht festzustellen, immerhin wahrscheinlich; möglich ist aber auch, daß sich diese Taxis, nachdem sie im Kurierwesen zu Wohlstand gelangt waren, damals schon davon zurückgezogen hatten und Handelsgeschäften nachgingen. Die kaiserlichen Postmeister von Venedig gehen auf David de Taxis (gest. kurz vor 1540), den Sohn des älteren Roger, zurück. Sie spielten dort im Postwesen eine hervorragende Rolle und starben zu Beginn des 19. Jahrhunderts aus.

Roger ist auch der Vater des Maffeo de Taxis (gest 1535), der als Correo maior in Spanien wirkte. Begründer der spanischen Linie der Taxis war aber sein Neffe Raymund, der Sohn des in Brüssel ansässigen Johann Baptista. Von einem weiteren Sohne Rogers, Simon, stammten die mailändisch-römischen Taxis ab, die 1619 zu Marquis von Paullo und später in den Fürstenstand erhoben wurden 1760 traten sie die Verwaltung der römischen Posten an das kaiserliche Arar ab und starben 1797 im Mannesstamm, 1867 vollständig aus.

In habsburgischen Diensten und auf deutschem Boden wirkten zuerst Rogers Brüder Janetto (Johannes Tax), der als Obrister Postmeister zuerst unterm 11. Dezember 1489 erscheint und ohne männliche Nachkommenschaft 1517 starb. Ohne Leibeserben blieb auch der eigentliche Begründer des die spanisch-habsburgische Weltmonarchie umspannenden Postwesens Franz von Taxis (gest. 1517). Beider Neffe Johannes Baptista aber wurde sowohl der Ahnherr der 1622 im Mannesstamm erloschenen spanischen Linie als auch des heute noch blühenden fürstlichen Hauses von Thurn und Taxis.

Nicht geklärt ist der familiengeschichtliche Zusammenhang der Tiroler Grafen von Thurn und Taxis mit den Bergamaskern. 1499 finden wir deren Ahnherrn Gabriel als Postmeister am Sitze der Zentralbehörde für Tirol und Vorderösterreich in Innsbruck. Diese Linie der Taxis blüht heute noch.

Die Augsburg-Neuburger, gleichfalls gräfliche Linie ist 1852 ausgestorben. Ihre Anfänge geben der Forschung ebenfalls noch so manche Rätsel auf. Die Brüder Bartholomäus und Seraphin von Taxis werden 1506 als in habsburgischen Diensten stehend erwähnt, 1512 ist dieser als Postmeister von Rheinhausen genannt, und 1543 erhielt er auch die Postämter Augsburg und Roßhaupten.

Nur etwa ein halbes Jahrhundert blühte die Füssener Linie der Taxis. Sie ist aber insofern von besonderer Bedeutung, als ihr genealogischer Zusammenhang mit den Bergamaskischen Taxis klar nachzuweisen ist[6]). Ihre eingehendere Würdigung wird sich auch deswegen empfehlen, weil sie in den zahlreichen Wirren des 16. Jahrhunderts eine nicht unbedeutende Rolle gespielt hat. Auch auf die Geschichte der Post und des Verkehrs werden dabei manche bemerkenswerte Schlaglichter fallen.

Die Stammreihe der nach Füssen eingewanderten Taxis läßt sich lückenlos auf den gemeinsamen Taxisschen Ahnherrn Omodeo zurückführen. Die für das fürstliche Zentralarchiv von Giuseppi Locatelli aus Bergamasker Archiven gezogenen Regesten über die Taxis ermöglichten es, in die verwirrende Fülle von Taxisnamen einigermaßen Klarheit zu bringen. Die letzte von Ohmann aufgestellte Stammtafel der Taxis des 14. und 15. Jahrhunderts (1909) ist noch in so manchen Punkten irreführend und sehr der Ergänzung bedürftig. Alle Zweifel, Bedenken und Unstimmigkeiten lassen sich auch jetzt noch nicht beseitigen, und der familiengeschicht-

[6]) Vgl. die Stammtafel am Schlusse des Aufsatzes.

lichen Forschung bleibt noch eine schwierige Aufgabe vorbehalten, die freilich erst in glücklicheren Zeiten in der Urheimat der Taxis selbst an der Hand der noch dort liegenden Urkunden der Lösung nahe gebracht werden kann.

Homodeus de Tazzo de Cornello (de Camerata) wird unterm 14. Mai 1251 als zur vicinia S. Joannis Albi urkundlich erwähnt und 1290 und 1309 als tot bezeichnet. Das Dorf San Giovanni Bianco mit seiner dem Evangelisten Johannes geweihten Kirche liegt etwa eine Stunde südlich von Camerata und Cornello im Brembotal und gehörte zum Bezirke Zogno. Die Haupterwerbsquelle seiner Bewohner bildeten Ackerbau und Viehzucht, daneben auch Bergbau und Handwerk; auch einige vornehme Familien sowie Handelsleute waren dort ansässig[7]).

Ein Sohn des Omodeo, Rogerius de Cornello de Tassis, genannt unterm 16. Juli 1309, muß vor dem 4. Mai 1312 gestorben sein. Er wohnte in San Pietro d'Orzio (vicinia S. Petri de Horzio), halbwegs zwischen San Giovanni Bianco und Cornello. Auch dort trieb man fast nur Landwirtschaft und Viehzucht. Einer von dessen Söhnen, Guarischus (Evariscus), genannt 1312, 1341 und 1353, erscheint als Angehöriger der Pfarrei von S. Maria Assunta in Camerata, wohin auch Cornello eingepfarrt war. 1359 war er bereits gestorben. Sein Sohn Rogerius, der den Namen seines Großvaters trug, begegnet uns als Bewohner der Stadt Bergamo. 1375 gehörte er dort zur Vicinia S. Laurentii[8]) am Nordostrand der Altstadt[9]). Als Sohn des verstorbenen Rogerius wird 1397, 1401 und 1402 Filippus dictus Zentilinus de Tazis del Cornello bezeugt. Gestorben ist er vor 1439.

Nach seinem Großvater ist wieder des Filippus Sohn Rogerius benannt (1443, 1455 und 1457, als tot erwähnt 1473). Er muß sich eines ziemlichen Wohlstandes erfreut haben, denn er konnte gleich drei seiner Söhne studieren lassen, nämlich den Zentilinus, Gabriel und Raphael, die alle drei am gleichen Tage (16. August 1455) von Johann Andreas Conte von Lomello zu Notaren ernannt wurden. Eine Reihe von Urkunden, die Rechtsgeschäfte ihrer Verwandten betrafen, wurde in ihren Kanzleien ausgefertigt und liegt noch in Bergamasker Archiven. Es sind solche aus den Jahren 1475, 1477 und 1495 bekannt geworden. Sie hatten als Notare Anspruch auf die Anrede Magister und zählten zur bevorzugten Bevölkerungsklasse.

Zentilinus (Gentilino), wiederum mit dem Namen seines Großvaters, starb vor 1511, während sein Bruder Raphael bereits 1499 als gestorben bezeichnet wird, und Gabriel zuletzt 1495 als Notar erscheint.

Magister Zentilinus ist nun der Ahnherr der Füssener Taxis, und zwar Vater eines Johannes Battistino und des Dominus Evangelista. Letzterer kommt 1511 bis 1539 mehrfach vor. 1539 errichtete er sein Testament und setzte zu seinen Erben seine beiden Söhne ein, den Reverendus Dominus Augustinus, Kanonikus der Kathedrale zu Bergamo, und den Innocentius. Bald darauf scheint er gestorben zu sein, denn 1541 ist er als tot bezeugt. Es wird uns berichtet, daß er ebenso wie sein Vater vielfach auf seinen Gütern bei Cornello gelebt hat. Daß er dort tatsächlich Besitz hatte, bezeugen die Steuerlisten der Gemeinden Camerata und Cornello aus dem Jahre 1554, wo seine Erben als Grundeigentümer dortselbst noch angeführt werden.

---

[7]) Maironi da Ponte, Gio., Dizionario odeporico ... della provincia Bergamasca. Bergamo. Mazzoleni. 3 Bde. 1819 und 1820. III, S. 64.

[8]) Die Laurentiuskirche wurde 1561 anläßlich von Befestigungsbauten niedergelegt; an ihrer Stelle erstand später eine andere Kirche. Maironi, I, S. 82.

[9]) Schon vorher (1340) wird ein Taxis als Bürger von Bergamo genannt, nämlich ein Vetter des Rogerius Joannes, Sohn des verstorbenen Paxius dictus Maichus de Taxis de Cornello, der zur Vicinia S. Pancratii gehört. Vgl. Figini, Giubileo, S. 48.

Anläßlich familiengeschichtlicher Forschungen, mit denen sich der junge Lamoral Claudius Franz Graf von Thurn und Taxis um die Mitte des 17. Jahrhunderts eifrig beschäftigte, wandte er sich in betreff der Persönlichkeit des Innocentius um Auskunft auch an den bejahrten Postmeister von Venedig, das Haupt der Venetianischen Linie, Ferdinando de Tassis. Der aber konnte ihm nur mitteilen, Innocenz sei der Vater des berühmten Kriegshelden Johannes Baptista gewesen und sei in Füssen als Postmeister gestorben. Sein Geburtsort sei Cornello gewesen. Seine Heimat habe er verlassen müssen, weil er in einem Streit einem Edelmann, dem Dottore Correggio, einen Schlag ins Gesicht versetzt habe. Nach anderen Quellen aber hat sein Sohn Johann Baptista, als er sich studienhalber in Bergamo aufhielt, diesen Ehrenhandel gehabt[10]). Wahres und Falsches wird in diesen Berichten untermengt sein. Sicher ist, daß Innozenz um 1537 in habsburgischen Diensten gestanden hat. Die eigentliche Ursache seines Weggangs aus Bergamo wird wohl darin gesucht werden dürfen, daß auch ihm die Verhältnisse seiner Heimat zu eng geworden sind, und daß ihn das glanzvolle Aufsteigen seiner Vettern veranlaßte, gleichfalls im Ausland sein Glück zu versuchen. Ob und welche seiner Verwandten ihm dabei ihre Unterstützung angedeihen ließen, ob sie ihn vielleicht selbst, als ihr Unternehmen immer größeren Umfang annahm, und sich der Bedarf an vertrauenswürdigen Mitarbeitern steigerte, nach Deutschland riefen, das zu wissen, wäre sicher sehr wertvoll, aber gerade dafür fehlen uns alle Hinweise.

Daß des Innozenz eigene Vorfahren bereits im Kurierdienst tätig gewesen sind, läßt sich gleichfalls nicht beweisen, wenn diese Annahme auch naheliegt. Dagegen ist einer seiner Vettern im 15. Jahrhundert als Kurier genannt, nämlich Ser Bonus Rossi de Tassis de Cornello, ein Enkel des Benedictus dictus Feracius de Tassis de Cornello, der selbst wieder ein Enkel des gemeinsamen taxischen Stammvaters Omodeo war. Dieser Bonus entstammte dem in Bretto ansässigen Zweig und gehörte gleichfalls zur Pfarrei Camerata. Ein besonderes Merkmal dieser Tassis müssen die roten Haare gewesen sein, so daß mehrere den Beinamen Rubeus oder Rossus tragen, so Guarischus dictus Rubeus um die Mitte des 14. Jahrhunderts und dessen gleichnamiger Enkel, der seinem Vater, dem Ser Bonus, 1472 ein Grabmal in Sancta Maria de Camerata setzte, auf dem eine rothaarige kniende Gestalt in der Kleidung eines Kuriers mit dem Barett in der Hand dargestellt war[11]). Daß sich auch dieser Zweig eines gewissen Wohlstandes und Ansehens erfreute, zeigt der Umstand, daß ein Sohn des Bonus, nämlich Bartholomäus, für die Jahre 1447 bis 1477 als Notar bezeugt ist.

Zu bemerken ist hier noch, daß dieses Bartholomäus Tochter Catharina, die sich mit Johannes, dem Sohne des Paxius de Taxis de Cornello, vermählte und unterm 15. Januar 1526 ihr Testament errichtete, die Mutter der Gebrüder Jeremias, Seraphin und Bartholomäus wurde, in deren letzterem wir den Stammvater der Augsburg-Neuburger Linie zu erblicken haben.

Es muß auffallen, daß die Regesten von Locatelli zum Jahre 1541 bereits ein Testament des Innocentius erwähnen (testamentum factum per providum virum d[ominum] Innocentium f[ilium] q[uondam] d[omini] Evangelistae de Tassis). Danach setzte er zum Erben seinen Bruder, den Bergamasker Kanonikus Antonius, ein. Da ein solcher jedoch nur dieses eine Mal genannt wird, muß angenommen werden, daß hier eine Verwechslung mit dem vielfach bezeugten Kanonikus, dem Reverendus dominus Augustinus, vorliegt. Sollte dieses Testament darauf hinweisen, daß Innozenz damals für dauernd seine alte Heimat

[10]) Tassi, Francesco Maria, Conte, Vite de' pittori, scultori e architetti bergamaschi. Bergamo, Locatelli 1793. Tomo II, S. 220.

[11]) Nach einer brieflichen Mitteilung des Franz Werner Freiherrn von Taxis in Innsbruck an Lamoral Claudius Franz Grafen von Thurn und Taxis aus dem Jahre 1675.

verließ und sich bei einem Besuch in Bergamo mit seinem Bruder über den vom Vater ererbten Besitz rechtlich auseinandersetzte? Gemeinsam blieb derselbe noch bis 1551. Erst damals haben beide Brüder, der Reverendus dominus Augustinus, canonicus ecclesiae S. Vincentii maioris Pergami und dominus Innocentius, der hier ausdrücklich als habitator Germaniae bezeichnet wird, alle ihre Güter geteilt. 1552 erscheint Innozenz noch als Inhaber mehrerer Liegenschaften in seiner Heimat, auch spricht er von seinem Haus in Cornello, doch trug er sich damals mit der Absicht, es zu veräußern.

Bevor wir uns mit Innozenz in seiner Eigenschaft als Postmeister von Füssen beschäftigen, müssen wir kurz auf die Bedeutung dieser Stadt für die Verkehrs- und Postgeschichte hinweisen. Füssen[12]), das bereits im 13. Jahrhundert genannt ist und 1313 an die Bischöfe von Augsburg kam, lag an einem uralten Verkehrsweg, der Italien mit Deutschland verband und von jeher bei Heereszügen und Kaufmannsfahrten benutzt wurde. Im 14. Jahrhundert wurde Füssen ein Hauptverkehrspunkt für den italienischen Handel, insbesondere für den Zug der Kaufmannsgüter nach Augsburg. Seine Blütezeit erreichte es um die Wende des 15. und 16. Jahrhunderts unter Kaiser Maximilian, der ihm seine besondere Gunst zuwandte und sich in den dortigen jagdreichen Bergen oft und gern aufhielt.

Empfänglich für jeden Fortschritt auf dem Gebiet der Technik brachte dieser junge Herscher der neuen Verkehrseinrichtung der Taxis volles Verständnis entgegen und förderte es so, daß die Posten am Ende seiner Regierung in ihren Grundzügen ausgebildet und in ihrer Macht und Selbständigkeit fest begründet waren. Infolge ihrer Lage an der alten Verbindungsstraße zwischen Nord und Süd steht die Stadt Füssen mit der Urgeschichte der Posten in engem Zusammenhang.

Eine Memminger Chronik[13]) meldet zum Jahre 1490: »In diesem Jahr fiengen die Posten an bestellt zu werden aus Befelch Maximilians I. deß römischen Königs, von Österreich biß in Niderland, in Frankreich unnd biß nacher Rom«; und weiter berichtet sie über die Einrichtung dieser Posten: »Es lag allweg 5 Meil wegs ein Post von der andern, einer war zu Kempten, einer zu Bleff (Pleß, nördlich von Memmingen), einer an der Bruck zu Elchingen (donauabwärts nicht weit von Ulm) und also fortan immerdar 5 Meil wegs von einander und must alweg ein Pot des andern warten, und so bald der ander zu ihm ritt, so blieff er ein Hörnlin, das hört ein Bott der in der Herberg lag und must gleich auf sein. Einer musste all Stund ein Meil, das ist 2 Rund weit reiten, oder es ist ihm am Lohn abgezogen, und musten sie reiten Tag und Nacht. Also kam offt in 5 Tagen ein Brieff von hier biss nacher Rom«.

Die ältesten Poststundenpässe aus den Jahren 1495, 1496, 1497 und 1506[14]) lassen uns ersehen, daß die ersten Posten auf der großen Verkehrsstraße von Italien nach den Niederlanden Füssen berührten. Die von Mailand her über das Stilffer Joch und die Malser Heide kommende Stafettenkette traf in Nassereith mit der Innsbrucker Linie zusammen und ging dann über den Fernpaß und die Ehrenberger Klause nach Füssen, von wo sie über Durach bei Kempten und Boos oder Pleß nördlich Memmingen die Richtung an den Rhein nahm. Daneben bestand von Füssen aus noch eine Sonderverbindung nach dem reichen Augsburg. Eine weitere Linie, die den gleichen Ausgangspunkt hatte und nach den vorderösterreichischen Landen führte, ist 1511 nachzuweisen. In Markdorf, nördlich des Bodensees,

[12]) Vgl. u. a. Steichele, Das Bistum Augsburg. 4. Bd. 1883. S. 281 ff.

[13]) Vgl. Alois Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs, Bd. I, S. 503; s. auch Ohmann, S. 102 ff.

[14]) Vgl. Ohmann, S. 196 ff.

trennte sie sich in zwei Strecken, von denen die eine über Konstanz in die Schweiz, die andere über Stockach nach Freiburg ging.

Das älteste Postkursbuch, das Giovanni da l'Herba 1563[15]) erscheinen ließ, belehrt uns, daß damals die Post nach Brüssel über Fussen und Augsburg gelegt war. Die für uns in Betracht kommende Teilstrecke ist durch folgende Stationen bestimmt:

Ispruch, Città (Stadt Innsbruck)		
a Retnau, hosteria (Vettenau)	leghe (= Meilen)	3
a Memingen ò Paruisi, villa (Miemingen oder Barwies)	»	3
a Forestan, castello (Schloß Fernstein)	»	3
a Lermes, villa (Lermoos)	»	3
a Esperg ò a la Chiusa, hosteria (Ehrenberger Klause)	»	2
a Fiessen, castello (Füssen)	»	2
a Forstat, hosteria (Roßhaupten[16])	»	2
a Pruch, villa (Lechbruck)	»	2
a Tiessen, villa (Diessen südl. Landsberg)	»	3
a Urlach, villa (Hurlach)	»	3
a Mercausen, villa (Neuhaus bei Königsbrunn[17])	»	3
Augusta ò Auspurgh, Città	»	3.

Das infolge der niederländischen Wirren zerrüttete Postwesen nahm noch unter Leonhard I. von Taxis einen erneuten Aufschwung. Die Postordnung vom 16. Oktober 1596 regelte den Postenlauf und enthielt eingehende Dienstvorschriften für Postmeister und Boten, insbesondere »was gestalt und in wie vil stunden ein jeglicher Postmeister und Postbott die Ordinari und Staffeten zu bestimmter Zeit, Tag und Stunden fortzufüeren schuldigh sein«. Die einzelnen Posthalter mußten diese Ordnung unterschriftlich anerkennen. 7 solcher Anerkenntnisse von linksrheinischen Postangestellten sind im fürstlichen Archiv erhalten, nur 1 Stück — und dieses nicht unterzeichnet — von der Trient — Innsbruck — Augsburger Linie. Die beiden Füssen zunächstgelegenen Stationen waren danach »Sammeister« und »Haitterwang«; nach Sammeister durften 2 Stunden gebraucht werden, für die Strecke nach Heiterwang waren 3 vorgesehen.

Werfen wir nun einen Blick in das Reisehandbuch des Ottavio Codogno (1620) und suchen wieder die Strecke Innsbruck — Augsburg[18]). Dort finden wir folgende, teilweise wieder recht verstümmelte Stationsnamen:

a Cirlath (Zirl)	p[osta]	1
a Urbach (Barwies?)	»	1
si passa un bosco (ein Wald zu durchqueren)		
a Nascreit (Nassereith)	»	1
a Aiderloanii (?)	»	1
a Lermes (Lermoos)	»	1
a Egrenberg (Ehrenberg)	»	1
a Fiesna (Füssen)	»	1
a Hortausana (Roßhaupten)	»	1
a Husla (Hurlach)	»	1
a Perausana (Neuhaus)	»	1
a Augspurgh, cioè Augusta, Città della Suevia libera, la quale è in mezzo alli Fiumi Vinda (Wertach e l'Lecco (Lech) ..	»	1.

[15]) Vgl. Rübsam, Ein internationales Postkursbuch aus dem Jahre 1563 in: l'Union postale, 1889, Nr. 5.

[16]) In Urkunden auch als Rochat angeführt.

[17]) Am alten Römerweg (Hochstraße) gelegen, urkprünglich wohl Haus eines Merk oder Bär; vgl. Perausana bei Codogno. (Mitteilung des Hochschulrektors Dr. Endres.)

[18]) S. 136.

Vergleichsweise sei auch noch ein Postbericht über unsere Strecke aus der Zeit um 1700 herangezogen.

Von Augsburg bis Hurlach	2	Posten
Schwabdiessen	1	»
Schwabburg	1	»
Saumeister (= Sammeister)	1	»
Füssen	1	»

Von den einzelnen Stationen verdienen noch Roßhaupten und Sammeister einige kurze Bemerkungen. Ersteres, $2^1/_2$ Stunden nördlich von Füssen gelegen, wird bereits um die Wende des 9. zum 10. Jahrhundert genannt und war im 16. Jahrhundert ein wichtiges Postamt. Mit ihm, wie mit dem von Augsburg, wurde unterm 4. Juni 1543 Seraphin von Taxis belehnt, der bereits seit dem 21. Dezember 1540 vom Generaloberstpostmeister Johann Baptista von Taxis die Ämter Bobenheim (südlich von Worms), Didilzheim und Rheinhausen bei Speyer besaß. Am 15. Januar 1545 wurde er als Postmeister dieser 5 Ämter von Leonhard von Taxis bestätigt und erhielt die Erlaubnis, daß Augsburg und Roßhaupten nach seinem Tod auf seine beiden Neffen Georg und Seraphin den Jüngeren übergehen sollten. Die kaiserliche Bestätigung dieser Urkunde erfolgte zu Regensburg unterm 23. Mai 1546.

Auch der zwischen Füssen und Roßhaupten gelegene Ort Sammeister (beim Saummeister, Sammeister) war eine uralte Haltestelle und Einkehr an der Straße Innsbruck — Augsburg. Erwähnt wird er bereits 1287, und die Postordnung von 1596 führt ihn als Poststation an.

Nach dem Augsburger Reichstag von 1530 schlossen sich die protestantischen Fürsten zum sogenannten Schmalkaldener Bunde zusammen, dem auch eine Reihe mächtiger freier Reichsstädte, darunter Augsburg, beitraten. Bedrohliche Fortschritte des Bundes bestimmten den Kaiser, Gewalt anzuwenden. Im Winter 1545/46 hatte er seine Vorbereitungen getroffen, und am 20. Juli 1546 erklärte er die Häupter des Bundes in die Acht. Der Feldhauptmann desselben, Schärtlin von Burtenbach, hatte sich zwar schon am 10. Juli der Stadt Füssen und der Ehrenberger Klause bemächtigt und damit dem Zuzug zum kaiserlichen Heer aus Italien den Weg verlegt. Aber seine Dienstherren, die Augsburger, riefen ihn zurück, der Kaiser konnte seine Hilfsvölker vereinigen, und Alba unterwarf schließlich ganz Süd- und Mitteldeutschland. Mit großen Opfern mußten die Reichsstädte und Herzog Ulrich von Württemberg den Frieden erkaufen, und zuletzt brachte der Sieg bei Mühlberg am 24. April 1547 die völlige Entscheidung zugunsten des Kaisers.

Die Taxis, die stets treu zum Kaiser und zur katholischen Kirche hielten, hatten Karl V. in seiner Not sehr wertvolle Dienste geleistet, indem sie für eine geregelte Beförderung der Hofkorrespondenz sorgten und wichtige Aufträge in Person durchführten. An der Spitze des Augsburger Postamts stand damals (seit 15. Juli 1545) Seraphin von Taxis (gest. 1556) aus der Augsburger Linie.

Dagegen hatte sich der Postverwalter (veredarius) von Füssen Martinus Roschmann gleich zu Beginn dieses Krieges unzuverlässig erwiesen. Auf kaiserlichen Befehl (bald nach dem 13. Juli 1546) wurde er seiner Stelle entsetzt und aus der Grafschaft Tirol auf immer verbannt. An seine Stelle scheint schon damals Innozenz von Taxis getreten zu sein, wenn er auch erst unterm 18. März 1548 die Bestallung mit dem Postamt vom Generaloberstpostmeister Leonhard erhielt. Dankbar nämlich wird in diesem Brief anerkannt, daß er bereits »zeither etlich Jar« dieses Postamt verwaltet habe. Als er dann am 23. November desselben Jahres von König Ferdinand das Postamt auf Lebenszeit erhielt, geschah dies wieder »in gnediger Erwegung und betrachtung seiner langwirigen, getrewen und vleißigen Dienste, so Er Unns etliche Jar her an

unnserm khunigklichen Hof mit vill und weiten Post Raisen und in aunder weg in aller unnderthenigkheit erzaigt hat«.

Aus dieser Bemerkung ergibt sich, daß die Anfänge des Innozenz im Postwesen auf den königlichen Hof hinweisen, den seit Maximilians Zeiten ein Stab von durchaus zuverlässigen Kurieren begleitete. Diese hatten persönlich die private und diplomatische Korrespondenz des Hofes zu befördern, da die Post selbst, insbesondere außerhalb der habsburgischen Gebiete, zu unsicher war. Die Belohnung für diese sehr wichtigen, mitunter auch sehr gefahrvollen Dienste bestand dann meist in der Belehnung mit einem Postamt, und so kam auch Innozenz zu dem anscheinend recht einträglichen Amte Füssen. Dieses unterstand dem Innsbrucker Postmeister Joseph von Taxis, dessen Befugnisse bis nach Rovereyt (Roveredo), Augsburg und Enzishaim (Enzwaihingen?) reichten und auch die Einsetzung und Entfernung von Postbediensteten umfaßten. Ohne sein Vorwissen war nun Innozenz von Leonhard I. auf Lebenszeit zum Postmeisteramtsverwalter von Füssen ernannt worden und hatte den König Ferdinand um die Verleihung gebeten. Joseph glaubte sich deshalb in seinen Rechten beeinträchtigt und wandte sich beschwerdeführend an den König, wobei er die Innsbrucker Regierung auf seiner Seite hatte, die dem Könige riet, er möge die Rechte seines Postmeisters nicht beeinträchtigen lassen. Trotzdem erhielt Innozenz dd Preßburg 23. November 1548 die nachgesuchte königliche Belehnung und dd Brüssel 15. Mai 1549 die kaiserliche Bestätigung.

Die Doppelstellung des Postmeisters, der teils von der vorderösterreichischen Regierung in Innsbruck, teils vom Kaiser abhängig war, erhellt auch aus seinem Bestallungsdekret; danach sollte das Amt zum größeren Teile vom König, zum kleineren Teile vom Kaiser unterhalten werden. Die Posten nach dem Elsaß unterstanden der Innsbrucker Behörde. Daß diese doppelte Zuständigkeit zu Mißhelligkeiten führen mußte, ist weiter nicht auffällig, und ebenso erklärlich ist es, daß die Innsbrucker Kammer dem Innozenz gegenüber kein allzu großes Entgegenkommen und Wohlwollen bewies. Dies zeigte sich in der Erledigung seiner Gesuche um Gehaltserhöhungen in den Jahren 1548 bis 1550. Die Gutachten der Regierung an den König waren regelmäßig ablehnend. Ursprünglich bezog Innozenz wie seine Vorgänger monatlich 8 Gulden, die 1548 verdoppelt wurden; noch in dem gleichen Jahre wurden ihm die zweiten 8 Gulden »abgekündt«, er bekam sie jedoch wieder auf Grund einer Beschwerde an den König und bat 1549 um eine weitere Aufbesserung auf 24 Gulden, damit er ein weiteres Pferd einstellen könne. Die Regierung riet, das Gesuch zurückzuweisen, »bis infolge Mehrung der Geschäfte ein drittes Roß nötig sei«.

Während Seraphin von Taxis, der die rechte Hand des Generaloberstpostmeisters Johann Baptista war und von ihm die Postämter Bobenheim, Didilzheim und Rheinhausen erhalten hatte, wozu er noch von dessen Sohne Franz (gest. 1543) die von Augsburg und Roßhaupten bekam, den jungen Leonhard in Brüssel in die Geschäfte der Oberleitung einführte, waltete Innozenz als sein Stellvertreter im Augsburger Postamt (1548 bis 1550). Damals verlangte er vom Rate die Überweisung eines neuen Posthauses, da das alte bei der Befestigung der Stadt 1546 niedergerissen worden war. Als sich Leonhard dem Einfluß Seraphins entzog und sich auf eigene Füße stellte, kam es auch zu einem Streit um das Postamt Augsburg, in dessen Verlauf Innozenz von dort wieder abziehen mußte. In jene Zeit wird des Innozenz Vermählung fallen. Er heiratete die Beneventa (Benvenuta), eine Tochter des David de Taxis, des Ahnherrn der venetianischen Linie, und dessen zweiter Gemahlin, der edlen Frau Prudentia Sabbani Sabanelli de Donasellis, nach der wohl des Innozenz Tochter Prudentia genannt wurde.

Eines ruhigen Genusses seines Füssener Postamts konnte sich Innozenz vorerst nicht erfreuen. Wir erfahren dies aus einigen Briefen, die uns der Zufall in

der Sammlung von Urkundenabschriften eines Bergamaskischen Geistlichen Paulo Bonetto, betitelt Ara Turriano-Taxiorum, erhalten hat. Auf Veranlassung des Johannes Jacobus de Taxis, des Hauptes der Bergamasker Linie, bemühte sich Innozenz 1552, diesem und seinen Söhnen einen Palatinatsbrief (lo Palatinato et la Militia et la Nobiltà) zu erwirken, was ihm auch für den Gesuchsteller und seinen ältesten Sohn Enea gelang. Da der eine Brief aus Innsbruck stammt (24. Januar 1552), liegt es nahe, daß Innozenz sich persönlich dafür verwendet hat.

Es war dies das Jahr, in dem die Treulosigkeit des Kurfürsten Moritz von Sachsen den in Innsbruck krank daniederliegenden Kaiser zur Flucht nach Villach veranlaßte. In Briefen vom 10. und 21. April kommt Innozenz auch auf diese bösen Vorgänge zu sprechen und meint: »Dieser Feldzug mit all seinen travagli und fastidii« sei noch viel ärger als der schmalkaldische Krieg. Er erwähnt die Übergabe Augsburgs (1. April) und befürchtet die Plünderung des Voralpenlandes und der kaiserlich gesinnten Umgebung Füssens. Auch er selbst zeigt sich durch und durch kaisertreu und bekundet ein lebhaftes Bedauern mit dem Unglück seines Herrn. Zur Sicherheit hatte er seine Frau und seine Töchterlein in die Berge gesandt; als dann die Ereignisse eine Wendung zum Besseren zu nehmen schienen, ließ er sie wieder heimkommen. Das konnte freilich nur für wenige Tage gewesen sein, denn am 19. Mai nahm Moritz die Ehrenberger Klause und am 23. Innsbruck ein, das Karl V. kurz vorher verlassen hatte.

In den folgenden Jahren scheint Innozenz in der Verwaltung seines Postamts nicht weiter gestört worden zu sein. Daß er sie zur vollen Zufriedenheit seiner Vorgesetzten führte, beweist der Umstand, daß Kaiser Ferdinand I. auf sein Ansuchen das Füssener Amt unterm 13. Mai 1561 für den Fall seines Todes seinem Sohne Johann Baptista, der damals erst etwa 19 Jahre alt war, auf Lebensdauer verschrieb. Nach dem Ableben des Augsburger Postmeisters Seraphin von Taxis (gest. 1556) kam es wegen der Besetzung dieses wichtigen Amtes zu einer Reihe von Mißhelligkeiten und Streitigkeiten, auf die hier etwas eingegangen wird, da sie bisher noch nicht völlig geklärt wurden, und da auch Innozenz dabei eine Rolle spielte. Wie bereits erwähnt ist, war dieser der Stellvertreter des in Brüssel festgehaltenen Seraphin, doch hat ihn mit dessen Zustimmung Leonhard 1551 von Augsburg wieder entfernt und Christoph von Taxis mit der stellvertretenden Leitung des dortigen königlich spanischen Postamts betraut, d. h. ihm den Genuß und die Erträgnisse dieses Amtes verschafft. In diesem Jahre nämlich heiratete Christoph, der Sohn des Hofpostmeisters Anton von Taxis (gest. 1545), Leonhards Schwester Regina, stand jedoch, da er noch minderjährig war, unter der Vormundschaft seiner Innsbrucker Vettern Ludwig und Joseph von Taxis. Innozenz hat also damals wohl aus Gründen naher Verwandtschaft weichen müssen. Als nun der eigentliche Inhaber des Amtes, Seraphin der Ältere, sein Ende herannahen fühlte, setzte er seinen Neffen Seraphin II., den Sohn seines Bruders Bartholomäus, zum Universalerben ein. Der war aber noch minderjährig, und so verpachteten unterm 16. Juli 1557 seine Mutter Anna, die Witwe des Bartholomäus, und sein älterer Bruder Georg die Postämter an Christoph, und zwar auf 6 Jahre, also bis zu dem Zeitpunkt, an dem der junge Seraphin 25 Jahre und damit die Volljährigkeit erreicht haben würde. Noch im gleichen Jahre hatte dieser eine königlich spanische Bestätigung seines Postamts Augsburg erhalten, und zwar ohne Vorwissen des Generaloberstpostmeisters Leonhard, der deshalb auch die Übertragung als mit seinem Amt in Widerspruch stehend nicht anerkannte. Verwickelter noch wurden die Verhältnisse, da auch Christoph, der als Hofpostmeister bei Kaiser Ferdinand in hohem Ansehen stand, unterm 15. Februar 1557 zu Regensburg kraft eines Patents das Postamt Augsburg bekam, und zwar »soviel Ferdinand neben J. R. K. M. davon zu vergeben habe«, und

immer mehr danach trachtete, sich den Besitz des Amtes zu sichern. Die ihm von dieser Seite drohende Gefahr scheint Seraphin erkannt zu haben. Er bat um die kaiserliche Bestätigung der Postämter seines verstorbenen Oheims und erhielt sie auch unterm 10. Juli 1559, jedoch mit dem Vorbehalt, daß hierdurch den Rechten des kaiserlichen Hofpostmeisters (supremi aulae nostrae Caesareae postarum magistri) Christoph von Taxis kein Eintrag geschehe. Außerdem betrieb Seraphin, der sich zu seiner Ausbildung damals in Mailand aufhielt, sich mit Isabella, der Tochter des dortigen Postmeisters Simon von Taxis, vermählt hatte und auch bereits Kinder besaß, eine vorzeitige Mündigkeitserklärung. Am 5. Januar 1562 gaben Präses und Senat des Herzogtums Mailand ihre Zustimmung hierzu, und am 22. Januar erklärte ihn kraft kaiserlicher Vollmacht der Notar Nikolaus Zinner in Speier für mündig. Als dann 1563 nach Ablauf des Pachtvertrags Seraphin selbst die Leitung seiner Postämter übernahm, kam es sofort zu Zwistigkeiten mit Christoph, der sich des mächtigen Beistandes des Kaisers erfreuen konnte. Dieser befahl dann auch am 27. August dieses Jahres dem Seraphin, er solle den Hofpostmeister Christoph in der Ausübung des ihm verschriebenen Postmeisteramts in Augsburg nicht beeinträchtigen. Dagegen hatte nunmehr Seraphin den Generaloberstpostmeister Leonhard auf seiner Seite, der in dem eigensüchtigen und ehrgeizigen Streben seines Schwagers eine Gefahr für sein Generalat sah und unter Hinweis auf dessen Übergriffe den Kaiser bat (28. November 1563), er möge Christoph auffordern, daß er sich »seiner angemaßten Gerechtigkeit zu der Post Augsburg gänzlich entschlage«.

Die große Wichtigkeit einer straffen, einheitlichen Leitung des gesamten Postwesens für die Politik veranlaßte nun auch den Kaiser, sich auf den Standpunkt Leonhards zu stellen; wenigstens ist das aus seiner Mahnung an Christoph (17. Dezember 1563) zu schließen, er möge gegen seinen Schwager nichts Gewalttätiges vornehmen. Der Streit endete 1564 mit der Abberufung Christophs (24. August) und mit der Wiederherstellung der Einheit in der Postleitung. Auch der Kaiser erklärte sich bereit, seine Briefschaften durch den Postmeister des Königs von Spanien besorgen zu lassen. Nicht klar ist aber, warum Seraphin jetzt nicht persönlich die Postamtsgeschäfte übernahm, und warum Innozenz wieder als Verwalter dortselbst erscheint. Sollte vielleicht Leonhard bei der Jugend Seraphins die Leitung dieses wichtigen Amtes lieber in den Händen des treu bewährten Innozenz gesehen und ihn beauftragt haben, in die verwirrten Verhältnisse wieder Ordnung zu bringen? Oder überließ ihm Seraphin gern die schwierige Arbeit des Stellvertreters, während er die Reinerträgnisse des Amtes in seine Tasche schob, ein Mißbrauch, der ja in späteren Zeiten immer mehr einriß und große Schädigungen des Postwesens mit sich brachte. Dank freilich hat Innozenz nicht geerntet. Vier Jahre, bis 9. Oktober 1567, hatte er an der Spitze des Postamts gestanden; nun sollte er von Seraphin von seiner Stelle verdrängt werden. Zwar ließ er durch Albrecht V., Herzog von Bayern, den Kaiser Maximilian II. ersuchen, ihm die fernere Verwaltung seines Amtes zu sichern. Ob das Gesuch Erfolg hatte, ist aus den Akten nicht ersichtlich. Wahrscheinlicher ist, daß er sich nun ganz seinem Postamt Füssen und seinen heranwachsenden Kindern widmete.

Eine seiner Töchter, Prudentia, ist bereits genannt worden; über ihre Lebensschicksale sind wir nicht unterrichtet. Außer ihr hatte er noch zwei Töchter, nämlich Lucia und Juliana. Erstere heiratete den Philippus von Taxis, Herrn zu Zwölfaxingen (Zwölfaxing bei Wien) und Hauswarth, Kaiser Maximilians II. Kriegsrat und Obristen (gest. vor 16. September 1608), und Juliana vermählte sich am 20. Mai 1571 mit dessen Bruder Ferdinand, Herrn auf Zwölfaxingen und Hauswarth, Postmeister von Prag und Jessenitz, der gleichfalls als Obrist unter Maximilian II. und Rudolf II. Dienste tat und am 16. Mai 1608 in den Freiherrnstand erhoben wurde. Mit den Kindern der beiden Brüder starb diese auf

Matthias von Taxis zurückgehende Prag — Wiener Linie bereits im ersten Viertel des 17. Jahrhunderts aus. Eine weitere Tochter des Innozenz starb noch in ihrer ersten Jugend.

Eingehender können wir über seinen einzigen, 1552 geborenen Sohn Johann Baptista berichten. Seinen Namen hatte er vielleicht von dem Staatsmann und Militär Königs Philipp II. und III. Johann Baptista von Taxis (1530 bis 1610)[19]), dem jüngsten Sohne des gleichnamigen, 1541 verstorbenen kaiserlichen Generaloberstpostmeisters, des Ahnherrn des fürstlichen Hauses von Thurn und Taxis. Dieser Johann Baptista unterstützte anfangs seinen Bruder Leonhard in der Leitung des Postwesens und wird wohl schon damals mit Innozenz in Berührung gekommen sein. Seine Beziehungen zu ihm haben, wie wir annehmen dürfen, auch später noch, insbesondere zur Zeit des Augsburger Poststreites (1563/64), fortgedauert. Er wandte sich dann jedoch der diplomatischen Laufbahn zu, stieg in der Gunst des spanischen Königs immer höher, leistete 1568 dem Herzog Alba, dem Statthalter der aufrührerischen Niederlande, wichtige Dienste, wurde unter ihm 1572 proveditore generale de' viveri, Leiter des Verpflegungswesens, und zeigte sich mehrmals auch als kühn entschlossener, schneidiger Offizier. Als nach dem Tode des spanischen Statthalters Requesens (1576) die Auflehnung Oraniens und seines Anhangs immer unverhüllter hervortrat, wurde auch Johann Baptista in Brüssel verhaftet, er entfloh jedoch auf abenteuerliche Weise nach Luxemburg zum neuen Statthalter Don Juan d'Austria, der eben sein Amt antrat. Dessen Nachgiebigkeit verschlimmerte die Lage; am 7. Dezember 1577 wurde er von den Generalstaaten förmlich abgesetzt, und die Besitzungen seiner Anhänger, darunter die der Familie Taxis, wurden eingezogen. In ihrer Bedrängnis sammelten sich die Taxis um Don Juan; da starb dieser am 1. Oktober 1578, und mit ihm wurde wohl auch manche ihrer Hoffnungen zu Grabe getragen. Durch Vermittlung des Diplomaten Johannes Baptista wird nun unser Füssener Johann Baptista in den Kriegsdienst eingeführt worden sein. Don Juan, unter dem schon zwei Söhne des Mailänder Postmeisters Simon von Taxis, nämlich Roger und Anton, den berühmten Seesieg bei Lepanto miterfochten hatten, verlieh ihm die Stelle eines praefectus vexillationis peditum (eine Kompagnie) unter dem Tribunen Grafen von Barlaymont. Als solcher nahm er teil an der Erstürmung von Binsium und Philippeville (1578), und bei Maastricht wurde er 1579 verwundet. Hier stand er in der Nähe seines gleichnamigen Vetters, der gerade damals zum Oberproviantmeister des spanischen Heeres ernannt worden war.

Unter Don Juans Nachfolger Alexander Farnese, Herzog von Parma, wurde Johann Baptista mit der friesischen Legion belehnt. Zu seinen glänzendsten Heldentaten, die die zeitgenössischen Schriftsteller rühmend berichten, zählt der Handstreich auf die Stadt Zutphen (23. September 1583), deren Besitz den Übergang über die Yssel sicherte. Mit List gelang es ihm, die Torwachen zu überrumpeln und die Stadt zu nehmen, während alles noch in tiefem Schlafe lag. Bald stieg er zum Oberst auf und bekam ein Regiment (12 Fähnlein) oberdeutscher Kriegsknechte. Er selbst war als bon colonel bei der Truppe allgemein beliebt, und seine »legion foudroyante« war ebenso berühmt wie gefürchtet. 1586 stand er noch in der gleichen Gegend unter dem Oberbefehl Verdugos im Kampfe gegen die Aufständischen und die auf ihrer Seite fechtenden Engländer. Deren Anführer Robert Dudley, Graf von Leicester, der Günstling der englischen Königin Elisabeth, belagerte ihn vergeblich in Zutphen. Seine tapfere Gegenwehr und nahender Entsatz Parmas nötigten den feindlichen Heerführer zum Abzug.

Im Jahre 1588, das durch den Untergang der Armada den Sturz Spaniens von seiner Weltmachtstellung herbeiführte, schickte Alexander Farnese dem Lütticher

[19]) Vgl. Rübsam, Dr. J., Johann Baptista von Taxis, Freiburg i. Br. Herder. 1889.

Bischof Ernst von Bayern, der von den Protestanten in der Gegend von Bonn bedrängt wurde, Karl von Croy, Prinzen von Chimay, zu Hilfe. Zu seinem Stabe gehörte auch unser Johann Baptista von Taxis. Am 20. April unternahm er eine Erkundung der am rechten Rheinufer liegenden Schanze, die er erst erobern wollte, um den Belagerten die Zufuhr auf dem Wasser abzuschneiden. Dabei traf ihn das tödliche Geschoß. Der Gegner, der sofort einen Ausfall machte, bemächtigte sich seiner Leiche. Sie mußte ausgelöst werden, wurde nach Köln gebracht, im kurfürstlichen Hof ausgestellt und bei den Franziskanern beigesetzt. An dem pomphaften Leichenbegängnis beteiligten sich sämtliche Orden und die ganze Kölner Geistlichkeit, an ihrer Spitze der päpstliche Nuntius Octavio Myrto Frangipani, ferner der Kölner Magistrat und die Räte des Erzbischofs. Dieses zahlreiche Ehrengeleit beweist, wie volkstümlich der erst 36 Jahre alte Offizier war und welche große Hoffnungen man auf ihn gesetzt hatte. Auch verschiedene Kupferstiche, die sich auf seine Person beziehen, bezeugen dies. Ein vom Künstler nicht signiertes, von Hoogenberg stammendes Blatt, das den Leichenzug veranschaulicht, enthält folgende den Helden verherrlichende Verse:

Taxis hatt sich auff Bonn begeben
Dem Schenken[20]) nach der Vest zu streben
Auff das man dieselbig innen
Er dan die Statt auch möch gewinnen.

Darzu hatt er sich gantz unverzagt
Der Obrist Taxis dapfer gewagt
Welcher sich zu der Schantz begeben
Das hatt im aber cost das Leben.

Dan als er ist gantz unverdroßen
Wirt er Todlich durchs Haupt geschoßen
Den haben die von Bonn gefangen
Darnach nach Coln lassen gelangen.

Alda man im mit großem Stadh
Costlich zur Erden bestattet hat
Ein Kriegsmann dapffer und unverzagt
Den jedermaniglich beclagt.

Dem wolle Gott sampt uns allen geben
Nach diesem auch das Ewig leben.
Anno Dni. 1588 am 26. April.

Ein anderer, künstlerisch viel wertvollerer Stich, der dem Taxisschen Ehrenbuch des Chifletius[21]) beigegeben ist, läßt gleichfalls die ganze Pracht der Trauerfeierlichkeit erkennen. Nach Nikolaus von der Horst hat ihn Wenzel Hollar 1645 gestochen. Ein schönes, lebensvolles Bildnis des tapferen Offiziers enthält das berühmte Porträtwerk von Schrenck von Notzing[22]) auf seinem letzten Blatt. Es zeigt seine stattliche Erscheinung in spanischer Kriegsrüstung, den Feldherrnstab in der Hand und den federgeschmückten Helm zu Füßen in prächtiger Renaissanceumrahmung.

Seine Gestalt ist auch ersichtlich auf dem prächtigen Grabdenkmal, das ihm sein schwergebeugter Vater in der Minoritenkirche zu Köln hat setzen lassen. Eine schöne Abbildung davon finden wir wieder im Chifletius, gestochen nach van der Horst von Corn. Galle jun. Ein von einfachen Säulen eingefaßtes Gemälde zeigt den Colonel in seiner Kriegsrüstung vor dem Gekreuzigten kniend, auf den ihn sein hinter ihm stehender Namenspatron Johannes der Täufer liebevoll hinweist. Im Hintergrund erblickt man eine befestigte Stadt, wohl Bonn dar-

[20]) Martin Schenk von Nideggen, »aller Partisane verwegenster«. Vgl. Rheinischer Antiquarius III, 13. S. 306.

[21]) J[ulius] C[hifletius], Les marques d'honneur de la maison de Tassis. à Anvers, en l'imprimerie Plantinienne de Balthasar Moretus. MDCXLV.

[22]) Jacobus Schrenckhius a Nozingen, Augustissimorum imperatorum ... imagines et ... descriptiones. Oeniponti, Joannes Agricola. MDCI.

stellend, und davor einige Kriegsleute. Oberhalb des Gemäldes kündet eine Schrifttafel kurz die Lebensschicksale des Helden in folgenden Worten:

Des immortali sacrum.
Joanni Baptistae Tassio ex nobili apud Bergamas Tassiorum familia Foesseni (inclyta comitatus Tyrolensis civitate) nato: qui dum post multa apud Belgas militaria munera, pro invictissimo Hispaniarum rege Philippo praeclare gesta, praefectus Germanicae legionis, ad Bonnae obsidionem, expeditionem agit, ex insidiis, plumbeae glandis ictu infeliciter cecidit.

Die beiden Seiten der Inschrifttafel umgeben je zwei die Kardinaltugenden darstellende Frauengestalten, rechts Mäßigkeit und Gerechtigkeit, links Starkmut und Klugheit. Das schöne, in edlen Formen gehaltene Denkmal krönt ein gefälliger Aufsatz mit einem Medaillon, welches das Wappen des Obersten enthält. Im oberen Felde zeigt es einen wachsenden Adler, im unteren den Dachs nach rechts. Die Helmzier besteht aus zwei Bündeln Pfauenfedern, zwischen denen ein wachsender nackter Knabe Feldherrnstab und Schwert in die Höhe hält. Auf Säulen zu beiden Seiten des Ovals stehen zwei Amoretten mit umgekehrten Fackeln als Sinnbilder der Trauer, über dem Wappenmedaillon die Gestalt des auferstandenen Heilands mit der Fahne. Den Stifter des Grabmals nennt folgende unterhalb des Gemäldes angebrachte Inschrift:

Monumentum hoc
Innocentius pater filio moestus posuit. Vixit annos plus minus XXXVI. Obiit XII. Kalend. Maii anno MDLXXXVIII.

Die zahlreichen literarischen Erscheinungen, die sich mit der Person unseres Kriegshelden befassen, sowie einige weitere Bildnisse von ihm sind in Rübsams Buch über Johann Baptista von Taxis (den Diplomaten) S. 87 ff. aufgeführt. Erwähnt sei hier nur als Beweis der Wertschätzung, die ihm der kaiserliche Hof entgegenbrachte, der Umstand, daß Erzherzog Ferdinand von Österreich, ein Sohn von Kaiser Ferdinand I., sein Bild und seine Rüstung im Schloß Ambras bei Innsbruck aufstellen ließ. Als Erbauer eines Forts am Rhein (bei Wesel) hat ihm Francesco Maria Conte Tassi, sein italienischer Vetter, in seinen Lebensbeschreibungen Bergamasker Künstler[23]) ein Denkmal gesetzt.

In der legio Taxica des Johann Baptista verdienten sich auch noch andere Träger des Taxischen Namens ihre kriegerischen Lorbeeren. Als unterm 8. Mai 1588 zu Burick (Büdrichen am Rhein bei Wesel) die Verlassenschaft des Gefallenen notariell aufgenommen wurde, da waren u. a. als Zeugen die Hauptleute Lamoral und Johann Alphons und des Verblichenen Hofmeister Lorenz von Taxis beteiligt. Ersterer war der Sohn Leonards I., der spätere Generalober[post]meister Graf Lamoral von Taxis, der 1589 der militärischen Laufbahn entsagte und nach Brüssel zur Unterstützung seines alternden Vaters ging. Johann Alphons aber war der Sohn des verstorbenen Augsburger Postmeisters Seraphin II. Er überlebte seinen Regimentsführer nicht lange, 1593 starb er in Köln. Welcher Linie Lorenz angehörte, ist nicht festzustellen; wahrscheinlich entstammte er der Familie der Taxis-Bordogna, die mehrere Jahrhunderte das Postmeisteramt in Bozen und Trient ausübte. Der Name Lorenz kommt bei ihr sehr häufig vor.

Schließlich darf noch darauf verwiesen werden, daß in den Niederlanden noch ein anderer Taxis kämpfte und fiel, nämlich Don Pedro, ein Sohn des Raymund,

[23]) Vite de' pittori, scultori e architetti Bergamaschi. Bergamo, Locatelli MDCCVIIC. 2. Bd., S. 220.

des Begründers der spanischen Linie. Er war Ritter des Ordens vom Heiligen Jakobus, Hauptmann der Chevauxlegers und spanischer Oberst; als veedor general du camp befehligte er über 6 000 Spanier. Bei der Belagerung von Dermonde starb er 1584 den Heldentod.

Vergleichsweise darf bei dieser Gelegenheit vermerkt werden, daß auch der Name Fugger in den niederländischen Kämpfen eine Rolle spielte. So war der 1543 geborene Karl Fugger 1573 Obrister über ein Regiment deutscher Knechte. Er starb am 11. April 1580 im Kampfgebiet[24]).

Mit der Regelung des Nachlasses seines Sohnes betraute der Vater als Erbe zwei seiner Vettern, beide mit Namen Johannes Baptista. In dem einen erkennen wir wieder den bekannten Diplomaten, wer der andere war, ist nicht festzustellen. Aus dem Notariatsschriftstück ergibt sich auch, daß Lamoral in Brüssel dem Verstorbenen Geldsummen vorgestreckt hatte. Er erhob nun Forderungen an die Verlassenschaft, und es kam zu Erbschaftsstreitigkeiten, die schließlich in Brüssel ausgeglichen wurden.

Bereits im Jahre 1576 war des Innozenz Gattin Beneventa gestorben. Das vornehme, würdige Steindenkmal, das der trauernde Gatte ihr setzte, ist noch in der St.-Anna- oder Freiberg-Kapelle in Füssen zu sehen. Der obere der drei Teile, in die es zerfällt, zeigt eine Pieta und zu deren beiden Seiten die ganze Postmeisterfamilie in kniender Haltung, rechts Innozenz und Johann Baptista, beide in voller Kriegsrüstung mit Schärpe und Schwert, Helm und Handschuhe zu Füßen, links die Verstorbene und ihre Töchter. Die feine Durcharbeitung der Figuren, insbesondere der Gesichtszüge der beiden männlichen Gestalten, beweist, daß der Künstler Porträtähnlichkeit anstrebte. Ein Vergleich mit den erhaltenen Bildnissen des Johann Baptista kann diese Vermutung nur bestärken. Der mittlere, größte Teil enthält in geschmackvoller Umkränzung das Ehewappen (Taxis-Füssen : Taxis-Venedig), also im rechten Teil oben den wachsenden, gekrönten Doppeladler, unten den Dachs, im linken Teil oben den Dachs, unten den einköpfigen, gekrönten, ganzen Adler. Der Füssener Helm trägt als Kleinod zwischen je drei auswärts gerichteten Pfauenfedern einen wachsenden, nackten Knaben, der ein Schwert und einen Stab in den Händen hält, der andere Helm trägt ein Jagd- oder Posthorn und Bündel von Pfauenfedern nach beiden Seiten und nach oben gestellt. Der untere Teil des Grabmals trägt die zum Teil verstümmelte Inschrift:

Illustri Generosaeque dnae dnae Be[neventae de]
Taxis ex familia Taxiorum.....
Coniugi suae charissimae.....
de Taxis moestissima qu.....
Obiit anno Dni 1576 me[nse].....
Die 19. Anima eius requies[cat in pace].

Einer Angabe des Franz Werner, Freiherrn, seit 1680 Grafen von Taxis aus Innsbruck (gest. 1685), ist zu entnehmen, daß sich Innozenz nochmals verehelichte, und zwar mit einer Leikirchheim (Leutkircher zu Röttenbach?).

Bereits hochbetagt hat er den Stolz und die Hoffnung seiner Familie jählings dahinsinken sehen, als ihm der Bote die Nachricht vom Heldentod seines einzigen Sohnes brachte. Nur wenige Jahre überlebte er den großen Schmerz; am 15. Dezember 1592 schloß er seine Augen, und in der Freibergkapelle fand er neben seiner ersten Gattin die letzte Ruhestätte. Die Erinnerung an ihn aber hält noch ein geschmackvoller Totenschild wach, der in kunstreicher Schnitzerei die Wappen der Füssener und Venetianer Taxis vereinigt und die Inschrift aufweist:

Anno Domini 1592 die 15 Decb. obiit nobilis
et generosus dominus, dominus Innocentius
de Taxis. Trium Rom. imp. regisque
Hisp. fuit a consiliis nec non Augustae
sicut et Ferdinandi archiducis Austriae
hic in oppido Fuessen ab angaria. Cuius
animae Deus propitius esse velit.

[24]) Vgl. Meyer Christ., Fuggerchronik, S. 44.

Auf die Rückseite des Schildes ist die heilige Dreifaltigkeit, von Engeln umgeben, gemalt. Ohne Ruhmredigkeit kündet die Grabschrift die Würden, zu denen der Verblichene emporgestiegen ist: mit einem gewissen Stolze nennt er sich den Rat dreier Kaiser (Karls V., Ferdinands I. und Maximilians II.) und des Königs Philipp von Spanien, und verweist auf seine Ämter als Postmeister in Augsburg und Füssen.

Alten Aufzeichnungen entnehmen wir, daß Innozenz auch zwei Schwestern gehabt hat, deren Namen jedoch nicht überliefert sind. Die eine war mit einem Giuseppe Rota aus Bergamo vermählt, dem Sprößling einer alten, edlen Bergamaskerfamilie, die mit den Taxis in mehrfachen verwandtschaftlichen Beziehungen stand. Verwiesen sei nur auf die Gattin des 1543 in hohem Ansehen verstorbenen Comes et eques apostolicus und edlen Bergamasker Bürgers Dominicus de Taxis, die Elisabetta Rotta; das prächtige Grabmal dieses Ehepaars können wir in der Kirche zu S. Spirito in Bergamo bewundern.

Der Gatte der anderen Tochter gehörte zur Familie Calepio[25]), die gleichfalls zu den angesehensten von Bergamo zählte. Die Conti de Calepio stammten von dem gleichnamigen Ort am Oglio, dem Ausfluß des Iseosees, im östlichen Teile des Bergamasker Gebiets. Ihr Wappen, ein steigender Löwe (?), ist an der Decke des Tassohauses in der Via Pignolo zu Bergamo angebracht, ebenso wie die der Rota und vieler anderer Bergamasker Familien, die sich mit den Taxis verschwägert haben. Auch eine Nichte des obenerwähnten Dominicus de Taxis war an einen Träger dieses Namens verheiratet, und zwar an den splendidus dominus Comes Johannes Franciscus de Calepio.

Auf Taxisschen Urkunden zeichnete ein Jacobus domini Paxini de Calepio als Notar (29. November 1486). Auch im deutschen Postwesen finden wir den Namen Calepio wieder, und zwar im Postmeister zu Scheppach, östlich von Ulm, Joseph Calepio. Daß Innozenz Angehörige der ihm verschwägerten Familie nach Deutschland und in den Dienst der Habsburger gebracht hat, darf man dabei wohl annehmen. Gerade in der Zeit freilich, wo der Abfall der Niederlande die Taxis und ihr Unternehmen zu vernichten drohte und Leonhard als Generaloberstpostmeister abgesetzt wurde, spielte dieser Calepio eine wenig schöne Rolle. Von dem an Leonhards Stelle gesetzten Johann Hinckhardt ließ er sich 1578 alle Gewalt über die Posten im Reich übertragen und wiegelte die Postboten zwischen Augsburg, Rheinhausen und Köln, die wegen ihres ausständigen Lohnes schon unzufrieden waren, gegen die Taxis auf und veranlaßte sie zum Streik, so daß die Briefbestellung ruhte. Er scheint aber auf den Weg der Pflicht zurückgefunden und das Vertrauen Leonhards wieder gewonnen zu haben. Denn bei den Verhandlungen über die Postreformation am Ende des 16. Jahrhunderts begegnet uns Joseph de Calepio (es ist wohl der nämliche) zugleich mit Peter de Herbais und dem gewandten Kölner Postmeister Jakob Henot als Bevollmächtigter Leonhards von Taxis[26]).

Nur ein halbes Jahrhundert wirkten die Füssener Taxis auf deutschem Boden, und ein grausames Geschick bereitete diesem Zweig ein jähes, vorzeitiges Ende. Trotzdem gelangten sie zu Ansehen und Bedeutung und spielten in den Wirren ihrer Zeit eine beachtenswerte Rolle. In der Treue zu Kaiser und Reich nicht wankend, erfüllten sie gewissenhaft die Aufträge der Herrscher, in deren Dienst sie getreten waren, und ließen sich auch durch Neid und Mißgunst darin nicht beirren, denen sie als Fremdlinge natürlich mehr als andere ausgesetzt waren. Abgesehen von ihrer persönlichen Tüchtigkeit, durch die sie sich die Gunst der mächtigsten Regenten sicherten, verdankten sie ihre wohlgegründete, feste Stellung dem ausgeprägten Familienbewußtsein ihres Geschlechts. Diese hervorragendste Eigenschaft der Taxis hat die einzelnen Mitglieder, mochten sie auch noch so entfernt mitein-

[25]) Vgl. Testament des Dominicus de Taxis vom 11. April 1536.
[26]) Vgl. Goller Engelbert: Jacob Henot (gest. 1625), Bonn. Georgi. 1910 S. 40.

ander verwandt oder auf der ganzen Welt verstreut sein, immer und immer wieder zusammengeführt und aus ihnen eine Familiengesellschaft gebildet, die im gegenseitigen Vertrauen und im verständnisvollen Zusammenwirken aller Teilhaber ein Unternehmen gründen, ausgestalten und in seinem Bestand sichern konnte, das zu den größten der Wirtschaftsgeschichte gehört.

Gewiß haben auch Ichsucht und Ehrgeiz manche Taxis der damaligen Zeit auf eigene Wege verlockt und das straffe Band der Familien- und Geschäftsgemeinschaft zu lockern und zu sprengen gedroht. Immer wieder jedoch brach sich der Gedanke der Zusammengehörigkeit Bahn, und je umfangreicher ihr Unternehmen wurde, um so mehr machte sich auch das Streben nach der organischen Einheit des Betriebs geltend. Schon in den ersten Anfängen des deutschen Postwesens können wir bemerken, wie es sich allmählich in der Brüsseler Linie verkörperte und mehr und mehr Gestalt annahm. Erst nach schweren Kämpfen und empfindlichen Rückschlägen konnte sich diese um die Wende des 16. und 17. Jahrhunderts im Besitz einer einheitlichen Oberleitung des Postwesens sicher fühlen, nämlich von der Zeit an, wo Leonhard I. zum Generalpostmeisteramt der Niederlande auch jenes für das Reich bekam und sich damit eine Monopolstellung im Postwesen errang. Daß die Brüsseler Taxis in diesen auf ihren Vorrang abzielenden Bestrebungen an ihrem Füssener Vetter Innozenz eine verständige und bereitwillige Hilfe und Stütze fanden, darin darf man wohl eines seiner besonderen Verdienste erblicken.

Nachtrag.

Die Wiederaufnahme der Beziehungen des f. Zentralarchivs zu den Bergamasker Archiven hat noch während der Drucklegung des vorstehenden Aufsatzes ein erfreuliches Ergebnis gezeitigt, indem es gelang, ausführliche Auszüge aus drei Urkunden des Archivio Notarile Provinciale in Bergamo zu erhalten. Die eine Urkunde enthält das Testament des egregius vir dominus Evangelista filius quondam Zentilini de Tassis del Cornello vom 8. Januar 1539, also des Vaters des Füssener Postmeisters Innozenz. Zu seinen Haupterben ernennt er den Reverendus dominus Augustinus, Kanonikus der Kirche S. Vincentii Majoris zu Bergamo, und den Innozenz. Wie wir nunmehr erfahren, stammten diese beiden Söhne aus seiner Ehe mit der verstorbenen Lucia de Busis, deren Name auch bei einer Tochter des Innozenz wiederkehrt. Seine zweite Gattin hieß Cecilia. Das Testament erwähnt auch drei Töchter; Cassina war mit Alexander de Calepio verheiratet, Magdalena mit Piligrinus de Busis de S. Piligrino und Antonia mit Bernardus de l'Ulmo. Zu bemerken ist die seinen beiden Söhnen auferlegte Verpflichtung, für den natürlichen Sohn des Innozenz Franciscus 25 Jahre lang zu sorgen. Da mit dem 25. Jahre die Mündigkeit eintrat, ist anzunehmen, daß dieser Franciscus damals noch in den Windeln lag. Mit Legaten wurden bedacht die Armen der Gemeinden Cornello und Camerata, dann die Pfarrkirche der hl. Maria zu Camerata und die Kirche des hl. Cornelius zu Cornello. Aufgezeichnet wurde die letztwillige Verfügung »in domibus iuris« des Testators, in welchen sein Vetter Johannes Jacobus de Tassis del Cornello eine Herberge betrieb (hospitium exercebat). Grundbesitz hatte Evangelista auch in territorio de Presetio (Prezezzo, westlich von Bergamo bei Ponte San Pietro?) und am lago Zumello, dessen Lage ich zur Zeit noch nicht bestimmen kann.

Auch das im Aufsatz erwähnte Testament des Innozenz vom 1. Januar 1541 liegt nun in einem ausführlicheren Auszug vor. Die einleitenden Worte bestärken noch mehr in der Ansicht, daß es Innozenz kurz vor seinem Weggang in die Fremde, im Hinblick auf die Ungewißheit seiner Zukunft, gemacht hat. Er wollte nicht haben, daß sein Besitz an Unwürdige oder Undankbare falle. Sein Vater Evangelista wird bereits als tot erwähnt. Gesamterbe ist sein geistlicher Bruder, der Kanonikus. Seinem natürlichen Sohn Johannes Franciscus aber setzte er zu der ihm bereits von seinem Großvater bestimmten Rente 50 Pfund Reichstaler aus.

Stammtafel der Füssener Taxis

mit Berücksichtigung ihres verwandtschaftlichen Verhältnisses zu den Augsburger Taxis.

TT = f. Thurn-und-Taxissches Zentralarchiv.
L = Regesten von Locatelli, ebenda.
S = Solerti, Vita di Torquato Tasso. III. Bd. Documenti.

I. **Omodeus** (Homodeus) de Taxis de Cornello (de Camerata) in vicinia S. Joannis Albi (San Giovanni Bianco). 14. Mai 1251 (L). † vor 1290 (L).

II. Ser **Rugerius** de Taxis de Cornello dictus Deleidus in vicinia S. Petri de Horzio. 16. Juli 1309 (L, C). † vor 4. Mai 1312 (L).

C = Sommario de' Documenti coi quali si prova lo stemma genealogico dell' Illustrissima famiglia Tassi, vom Bergamasker Notar Jo. Bapt. Caraia im f. Zentralarchiv (1718).

III. **Guarischus** (Evarischus) de Taxis de Cornello in vicinia S. Mariae de Camerata. 4. Mai 1312 (L), 18. Dez. 1341 (L), 16. Juni 1342 (C), 22. Okt. 1348 (L), 13. März 1353 (L). † vor 15. Jan. 1359 (L).

Benedictus dictus Feracius de Tazzis de Cornello in vicinia S. Mariae de Camerata. 20. Okt. (Dez.?) 1333 (L, C), 20. Okt. 1337 (S III. S. 83), 16. Juni 1342 (L, S, C), 13. März 1353 (L), 19. Sept. 1355 (L, S). † vor 15. Jan. 1359 (L).

IV. **Rogerius** de Taziis de Cornello in vicinia S. Laurentii in Bergamo. 1. Juli 1375 (L), 22. April 1380 (C). † vor 1. Juni 1401 (L).

Guarischus dictus Rubeus de Taxis de Cornello in vicinia S. Mariae de Camerata. * ca. 1329, 13. März 1353 (L, C), 1354 fil. emancipatus (L).

V. **Filippus** dictus Zentilinus de Tazis de Cornello. 1397 (C), 1. Juni 1401 (L). † vor 30. Nov. 1439 (L).

Ser **Bonus** Rossi de Tassis de Cornello (Kurier) in Brettis. 17. Aug. 1455 (C), 23. Dez. 1466 (C). † vor 1472 (L). □ in S. Maria de Camerata.

VI. Ser **Rogerius** de Taciis de Cornello. 28. Febr. 1443 (L), 16. Aug. 1455 (L) (C 1454?), 4. März 1457 (L), 5. Dez. 1465 (C). † vor 7. Aug. 1473 (L).

Ser **Guarischus** dictus Rubeus de Taxis de Brettis. 1472 (L), 7. Aug. 1473 (L), 27. Jan. 1495 (C). † vor 1525 (L).

Martinus [Maffio? (C)]. 1472 (L).

Antonius. 1472 (L).

Bartholomäus notarius. 1447, 1466, 1477 (C). † vor 17. Okt. 1499 (C).

VII. **Zentilinus.** † vor 1511 (L).

Gabriel. † vor 1499 (L). ∞ Agostina Benaglio (?).

Raphael. † nach 27. Jan. 1495.

Alle 3 am 16. Aug. 1455 zu Notaren ernannt (L).

Ser **Aloysius** (Luigi). 5. März 1508 (C), 4. Juli 1518 (C), 26. Juni 1525 (L).

Cattarina. 17. Okt. 1499 (C), 15. März 1529 (C). ∞ Johannes, S. d. † Paxius de Taxis.

VIII. **Evangelista.** 1511 (L.), 15. Jan. 1526 (TT). Testament 1539 (L). † vor 1541 (L).

Joannes Battistino. 26. Nov. 1522 (C). † vor 1525 (L).

Marcus Antonius. 1525 (L).

Maffens. 1525 (L).

Guariscus. 1525 (L).

Bartholomäus in Flandern. Testament 26. Juni 1525 (C). ∞ Allegra, T. d. David de Taxis in Venedig. 15. Aug. 1527 (C).

Johannes Augustinus. 1525 (L).

Bartholomäus (TT). 23. Febr. 1523 (C). † 1549. ∞ Anna Meis von Elkau.

Jeremias (TT). 23. Febr. 1523 (C).

Seraphin I (TT). kais. Postmeister in Augsburg usw. † Brüssel, 18. Juli 1556. □ Brüssel, Notre Dame du Sablon.

IX. **Rev. D. Augustinus.** Kanonikus in Bergamo. † nach 2. Sept. 1551 (TT).

Innocentius. Postmeister in Füssen (TT). † 15. Dez. 1592. □ Füssen, Freibergkapelle. ∞ 1. ca. 1548 Beneventa, T. d. David de Taxis in Venedig. † 1576. □ Füssen, Freibergkap. ∞ 2. .... von Leikirchheim (?)

Tochter ∞ Giuseppe Rota in Bergamo (TT).

Tochter ∞ .... de Calepio (TT).

Gio. Giacomo. Kanonikus in S. Angelo in Rom. 16. Sept. 1527 (C), 31. Aug. 1528 (C). 28. Juli 1545 (C), 7. Nov. 1554 (C).

Georg. † kurz vor 1559.

Seraphin II. Postmeister von Augsburg u. Rheinhausen (TT). * ca. 1542. † 1582. ∞ Isabella, T. d. Simon von Taxis in Mailand.

X. **Prudentia** (TT).

Johann Baptista (TT). * 1552. ⚔ 20. April 1858 vor Bonn. □ Köln, Minoritenkirche.

Lucia (TT). † jung.

Juliana (TT). ∞ Obrist Philipp von Taxis, Herr zu Zwölfäxingen und Hauswarth.

Lucia (TT). ∞ 30. Mai 1571 Obrist Ferdinand von Taxis, Herr zu Zwölfäxingen und Hauswarth.

Oktavian. Freiherr von Thurn und Taxis. * 1572. † Rohrenfels, 6. Juli 1626. □ Augsburg, St. Moritz.

Kartierung bei der sächsischen Post im 18. Jahrhundert.

Von Postinspektor Ernst Wolf in Chemnitz.

Im Anfang des 18. Jahrhunderts gingen die Postsendungen für Schlesien aus dem Norden und Westen Deutschlands, aus England, Holland, Frankreich usw. zufolge der unablässigen Bemühungen des Ober-Postamts in Leipzig zum größten Teil über Sachsen auf dem Kurs Eilenburg, Torgau, Großenhain, Königsbrück, Bautzen, Görlitz, Bunzlau, Liegnitz (Schaefer, Geschichte der Sächs. Post, S. 65). Die schlesischen Postanstalten waren die Hintersassen der Ober-Postämter in Leipzig und Bautzen. Als Ende 1740 und Anfang 1741 Friedrich der Große Schlesien im raschen Anlauf besetzte, war das Postwesen in Schlesien in ziemlich verwahrlostem Zustand (Stephan, Geschichte der Preuß. Post, S. 206, 208)[1]. Infolge der kriegerischen Ereignisse wurde die Unordnung auf den Posten noch schlimmer, bis Friedrich im Juli 1741 durch einen Befehl zur Errichtung eines geordneten Postwesens eingriff. So hatte Ende Mai und Juni 1741 ein angeblicher Kgl. Preuß. Kommissar Gibser vom Preuß. Kriegs-Kommissariat in Breslau bei dem Postamt in Bunzlau, das von der Witwe des verstorbenen Postmeisters verwaltet wurde, die Leipziger, Bautzener und Görlitzer Briefbeutel geöffnet und Felleisen und Pakete wieder mit dem Bunzlauer Petschaft[2] verschlossen. Beim Eingang des Leipziger Briefbeutels in Breslau fehlten 10 Briefe; statt 94 Stück waren nur 84 vorhanden. Da über Bunzlau auch die Sendungen für den Warschauer Hof des sächsischen Kurfürsten, der zugleich die polnische Königskrone trug, befördert wurden, nahm die sächsische Postverwaltung besonderen Anteil an dem Falle. Die von ihr eingeleitete Untersuchung brachte bemerkenswerte Aufschlüsse über die Kartierung der Posten (Akten 35495 im Sächs. Haupt-Staatsarchiv in Dresden)[3].

Der Ober-Postmeister Dr. Pöpelmann in Bautzen (Schaefer, Geschichte der Sächs. Post, S. 168), der den Postmeister Merzdorf in Waldau[4] mit der Untersuchung beauftragt hatte, mußte besonders zu der Frage Stellung nehmen, »ob die nacher gedachte Breslau mit der Leipziger Post gehende Briefe, nicht wie sonst zu geschehen pfleget, ordentlich einchartirt, oder wenigstens in ein dazu bestimmtes besonderes Buch, damit man, an wen solche adreßiret, daraus ersehen könne, eingetragen, oder ob solche nur nach ihrer Anzahl summarirten benannt worden«. Pöpelmann berichtete, »daß sowohl die Leipziger als Budissiner[5] nachen Breslau haltende Briefe, an beyden Orthen ordentlich zu Buche getragen recommandirte Briefe und Paquete auch nacher Breslau enchartirt, die simplen Briefe aber nur summarirten benennet worden«. Zur gleichen Frage mußte sich auch der Ober-Postmeister Everdt in Leipzig (Schaefer, a. a. O., S. 173) äußern. Er berichtete am 6. Juli 1741 u. a.: »so ist seit ao. 1666[6], da die Breslauer Post ihren Anfang genommen, niehmals eine Brief-Charte bis auf den heutigen Tag nach Breslau geschicket worden. Es ist bis diesen heutigen Tag weder by den Fürst Taxischen Post Aemtern als Nürnberg, Frankfurt am Main, Hamburg, Lübeck, Bremen, Hildesheim, Braun-

[1]) Das Postamt in Breslau verwaltete der Kgl. Ungar. Postdirektor Bihn. Er dankte am 27. September 1741 ab, als der Hofpostschreiber Otto aus Berlin als Ober-Postmeister nach Breslau berufen wurde (Akten 35495, Bl. 44).

[2]) Bei der Sächs. Post kamen Dienstsiegel 1681 auf (Schaefer, Geschichte der Sächs. Post, S. 106).

[3]) Über den alten Betriebsdienst sind nur spärliche Nachrichten vorhanden (O. P. Pr. Gerbeth im Archiv f. P. u. T., Jahrg. 1904, S. 359).

[4]) Waldau lag in der Oberlausitz, Bunzlau in Schlesien.

[5]) Bautzen hieß früher Budissin.

[6]) Nach Schaefer, a. a. O., S. 146, ist die fahrende Post 1694 und die Reitpost 1714 eingerichtet worden; ähnlich Stephan, a. a. O., S. 97. Der von Schaefer S. 81 aufgeführte Postbericht von 1616 führt aber schon den Postabgang für Liegnitz, Breslau auf. Möglich, daß im Bericht von Everdt ein Schreibfehler vorliegt.

schweig noch bey den Graf Paar'schen[7]) zu Wien, Prag, Breslau der Gebrauch, daß dieselben mit denen überschickenden Briefen zugleich Charten, wie alle übrige Preußische[8]) und anderen benachbarte Chur- und Fürstl. Post Aemter thun, übersenden, sondern alle diese Post Aemter merken nur wie bekannt, die Anzahl der mitgeschickten Briefe an, und wenn je ein oder ander Beschwerter oder sonst recommandirter Brief dabey ist, wird solches in der Correspondenz besonders angemerkt, und auf gleiche Weise wird hin wiederum von hiesigen Ober Post Amt und auf die vor mehr als 50—60 Jahren ertheilte Verordnung an das Postamt Dreßden auch daselbst verfahren«.

Zu einem eigenartigen Ersuchen an den preußischen Feind während des Siebenjährigen Krieges benutzte das Postamt in Stollberg im Erzgebirge die Karte zu der am 13. Mai 1762 nach Dresden abgefertigten Post. Die Karte trug folgenden Vermerk: »Man suchet die Posten nicht zu plündern wie die Österreicher es machen. Baumann«. Das zu dieser Postkarte gehörige Paket mit 51 Talern Inhalt an die Sächsische Rentkammer wurde von dem feindlichen preußischen Feldpostmeister Bertram[9]) »ohnaufhältlich spediret« (Sächs. Haupt-Staatsarchiv. Akten 6221).

Nachruf.

Ministerialdirektor Dr. König †.

Am 28. November ist der Ministerialdirektor Dr. jur. Max König infolge eines Herzschlags im Alter von 67 Jahren plötzlich verschieden.

Der Verstorbene trat 1873 in Darmstadt in den Postdienst ein, bestand 1881 die höhere Verwaltungsprüfung und wurde 1892 Postrat. 1898 wurde er ständiger Hilfsarbeiter im Reichs-Postamt, 1899 vortragender Rat, 1902 Geheimer Postrat. Im Jahre 1916 erhielt er den Charakter als Wirklicher Geheimer Ober-Postrat. In den letzten Jahren leitete er im Reichspostministerium die Abteilung IV für Personalangelegenheiten.

Dr. König hat in seiner vielseitigen Tätigkeit Hervorragendes geleistet. Sein kluger Verstand, seine ungewöhnlich schnelle Auffassungsgabe, rasche Entschlußfähigkeit und ein sicheres Urteil verbanden sich mit einer vorbildlichen Herzensgüte. In seiner Fürsorge für das Wohl der ihm anvertrauten Beamtenschaft ließ er sich nicht durch kleinliche Auslegung enger Dienstvorschriften leiten, sondern suchte in der ihm eigenen vornehmen Denkungsart mit warmem Herzen und ernstem Mitgefühl Entscheidungen herbeizuführen, die bei aller Rücksichtnahme auf die dienstlichen Belange den Wünschen der Beamten nicht zuwiderliefen.

Seiner juristischen Begabung — er promovierte 1892 zum Dr. juris — sind wertvolle literarische Erzeugnisse entsprungen, von denen besonders hervorzuheben sind seine Ausarbeitungen über die Post- und Telegraphengesetzgebung.

Im Preußischen Abgeordnetenhaus vertrat er 13 Jahre denselben Wahlkreis. Auch im politischen Leben, in dem er eine hervorragende Stellung einnahm, hat er es verstanden, für die Beamten fürsorgend tätig zu sein.

Tief erschüttert steht die gesamte Beamtenschaft an der Gruft dieses vortrefflichen Mannes. Sein vornehmes, stets freundliches Wesen und seine guten Werke tragen Sorge dafür, daß die Spur seines Wirkens nicht rasch verweht. Ehre seinem Andenken.

---

[7]) Vgl. Schaefer, a. a. O., S. 43, 149; Stephan, a. a. O., S. 37, 96; Dr. Görs im Archiv f. P. u. T., Jahrg. 1909, S. 144.

[8]) Bei den Brandenburgischen Posten war das Eintragen der Briefe in Karten bereits im 17. Jahrhundert eine Maßregel der Ordnung (Stephan, a. a. O., S. 61).

[9]) In Dresden bestand während des Siebenjährigen Krieges ein preußisches Feldpostamt. 1754 gab es in Berlin einen Geh. exp. Sekretär Bertram, der 1763 Geheimer Postrat und General-Postkassenrendant wurde (Stephan a. a. O., S. 228, 275, 289).

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

ERK
UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
JUN 2 1922

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 2 Berlin, Februar 1922

Inhalt: Sparsame Wärmewirtschaft im Post- und Telegraphenbetrieb, S. 33. — Beiträge zur Postgeschichte Tübingens, S. 46. — Dreißig Jahre Töchterhort, S. 61.

Kleine Mitteilungen: Die nächste Mount-Everest-Expedition, S. 66. — Vernickeln von Aluminium, S. 66. — Eine neue Art der Schweißung, S. 66. — Die größte Uhr Europas, S. 67.

Nachruf: Ministerialrat Schracke †, S. 67.

Schriftwerke: Sieblist, O., Lehrbuch der französischen Sprache für die deutschen Post- und Telegraphenbeamten, S. 68.

Sparsame Wärmewirtschaft im Post- und Telegraphenbetrieb.

Von Postbaurat Kasten in Berlin.

I. Allgemeines über Wärmewirtschaft.

Die Wärmewirtschaft hat die Aufgabe, die in den Brennstoffen enthaltene Wärme möglichst ohne Verluste nutzbringend zu verwerten, gleichgültig, ob sie dem Verbraucher als Wärme oder nach einer Umwandlung in Arbeit zugeführt wird. Man unterscheidet hiernach zwei Gruppen von wärmewirtschaftlichen Betrieben, nämlich solche, deren Hauptaufgabe die Entwicklung von Wärme, und solche, deren Hauptaufgabe die Erzeugung von Arbeit aus Wärme ist. Bei den ersteren ist mithin die Wärme das Haupterzeugnis, während sie bei der Arbeitserzeugung als Nebenerzeugnis oder Abfall anzusehen ist.

Die sparsame Entwicklung von Wärme aus dem Brennstoff ist jedenfalls eine den beiden Gruppen gemeinsame Forderung; bei den zur Krafterzeugung dienenden Einrichtungen kommt noch hinzu, daß die Umwandlung von Wärme in Arbeit möglichst ohne Verluste erfolgen muß, und daß die unvermeidlichen Verluste dieses Umwandlungsvorgangs, also die Abfallwärme, in ihrer Ursprungsform ausgenutzt werden. Die Aufgaben der sparsamen Wärmewirtschaft gehen aber darüber noch hinaus; sie umfassen auch den sparsamen Verbrauch der Wärme oder der aus ihr hergestellten Arbeit; der letztere Teil ist sogar der wichtigste.

Im praktischen Betrieb haben beide Gruppen das Gemeinsame, daß der erste Teil, nämlich die sparsame Wärmeentwicklung, in erster Linie Aufgabe der technischen Sachverständigen und Betriebsleiter ist. Auch die möglichst verlustlose Umwandlung der Wärme in Arbeit ist eine rein technisch-wirtschaftliche Angelegenheit. Anders liegt es bei dem sparsamen Verbrauch der gelieferten Wärme oder Arbeit; hier überwiegt der Einfluß des zumeist technisch-wirtschaftlich nicht geschulten und erfahrenen Verbrauchers.

Die Forderung einer sparsamen Wärmewirtschaft geht nicht nur über den Pflichtenkreis eines wärmeverbrauchenden Unternehmens, sondern auch über den eines einzelnen Volkes weit hinaus; sie ist eine der wichtigsten Aufgaben, wenn nicht überhaupt die Grundlage der gesamten Weltwirtschaft, so daß man mit Recht von der Kohle als Weltmacht sprechen kann. Beruht doch letzten Endes

unsere gesamte heutige Kultur auf der Benutzung der in der Kohle aufgespeicherten Sonnenwärme; nehmen wir doch im Beruf und im gewöhnlichen Leben kaum einen Gegenstand in die Hand, dessen Anfertigung nicht mehr oder weniger Brennstoff erfordert hätte; ja, man kann mit einer gewissen Berechtigung die Menge der zur Befriedigung unserer Lebensbedürfnisse aufgewendeten Wärme ebensogut wie den Verbrauch von Seife, wie es Liebig tat, als Maßstab für die Kultur ansehen. Sehr lehrreiche Hinweise über diesen Gegenstand brachte die kürzlich im Schlosse zu Charlottenburg veranstaltete Ausstellung über Wärme im Haushalt und Kleingewerbe. Neben einem Stück Steinkohle im Gewicht eines Kilogramms waren verschiedene Gegenstände aufgebaut, die zu ihrer Herstellung diese Kohlenmenge verbrauchen, z. B. ein Stück Stahl und Schmiedeeisen, mehrere Ziegelsteine, eine Anzahl halbe Liter Pschorrbräu u. a.

Die sparsame Verwendung der Kohle ist nun nicht nur aus dem Grund ein dringendes Gebot für alle Kulturvölker, weil die sichtbaren und bekannten Kohlenvorkommen ein absehbares Ende nehmen werden, sondern auch deshalb, weil die Tiefen, in die man zu ihrer Gewinnung hinabsteigen muß, mit dem Verbrauch von Jahr zu Jahr zunehmen, und weil die Überwindung dieser Tiefen oder Teufen, wie der Bergmann sie nennt, einen stetig wachsenden Teil des geförderten Brennstoffs für die Förderung selbst, für die Wasserhaltung, die Wetterführung und alle sonst noch zum Kohlenbergbau gehörenden Nebenbetriebe verschlingt.

Die Kulturvölker haben somit, abgesehen von anderen Folgen, allein schon wegen des mit der jetzigen Art der Kriegführung verbundenen Brennstoffverbrauchs allen Anlaß, künftige Kriege zu vermeiden; welche Unmengen von Kohlen sind nicht allein für die Herstellung von Sprengstoffen, Granaten und sonstigem Kriegsgerät verbraucht worden. Um so mehr ist es Aufgabe aller Kulturvölker, auch in der Nachkriegszeit jeden unnötigen Aufwand an Brennstoff zu sparen und ihre Bedürfnisse entsprechend einzuschränken.

Im Gegensatz zu dieser Auffassung betrachtete man bisher die Verwendung des Brennstoffs lediglich als eine persönliche Angelegenheit des Besitzers und höchstens als die eines über diese Schätze verfügenden Volkes. Hiernach wäre nun die sparsame Wärmewirtschaft nicht für alle Kulturvölker von gleicher Bedeutung, weil sie sehr verschieden mit Kohlenvorräten bedacht worden sind. Bekanntlich sind die Vereinigten Staaten, England und Deutschland die kohlereichsten und damit für die Weltwirtschaft wichtigsten Länder. Die Natur hat insofern für einen gerechten Ausgleich gesorgt, als der größte Teil der mit Kohlenlagern stiefmütterlich bedachten Länder über reiche Wasserkräfte verfügt, deren Ausbau sich noch im Anfang befindet und wesentlich zur Streckung der Kohlenvorräte beitragen wird. Auch er gehört somit im weiteren Sinne zu den Aufgaben der sparsamen Wärmewirtschaft, auf die wir immer wieder bei allen wirtschaftlichen Betrachtungen zurückkommen.

Innerhalb der einzelnen Völker faßte man bis vor kurzer Zeit die Wärmewirtschaft meist als eine Angelegenheit der Industrie, und zwar als eine besondere Angelegenheit der Schwerindustrie, auf, die zur Gewinnung und Verarbeitung der Rohstoffe außerordentliche Wärmemengen verbraucht und daher zuerst auf sparsamste Ausnutzung der Wärme hingewiesen wurde. Diese Aufgabe läßt sich hier verhältnismäßig leicht dadurch erfüllen, daß man alle Arbeitsvorgänge zeitlich und räumlich aufeinander folgen läßt, so daß sich der Rohstoff und die aus diesem hergestellten Gegenstände, solange ihre Bearbeitung Wärme erfordert, überhaupt nicht völlig abkühlen können und nur zwischen den Arbeitsvorgängen einer Zwischenerwärmung bedürfen, die die Abkühlung während der Bearbeitung auszugleichen hat. Darüber hinaus lernte man, die bei den Arbeiten

abfallende Wärme auszunutzen; z. B. verwendet man die in den Gichtgasen der Hochöfen enthaltene Wärme zum Betrieb von Gasmaschinen, zur Erzeugung von elektrischem Strom, die heißen Abgase der Wärmeöfen zur Heizung von Dampfkesseln usw. Daraus entwickelte sich folgerichtig ein Zusammenfassen der Schwerindustrie in wenigen Bezirken an den Gewinnungsstellen des Brennstoffs. Wenn wir nun trotzdem noch industrielle Unternehmungen dieser Art auch in brennstoffarmen Gegenden finden, die sich also mit einer sparsamen Wärmewirtschaft nicht in Einklang bringen lassen, so erklärt sich dies aus der Entwicklung der Industrie, die nicht allein wirtschaftlichen Forderungen zu genügen, sondern auch auf andere Verhältnisse, z. B. die Lebensbedingungen der Angestellten, Rücksicht zu nehmen hat.

II. Organisation der Brennstoff- und Wärmewirtschaft.

Hinsichtlich der Organisation sind Brennstoff- und Wärmewirtschaft streng auseinanderzuhalten. Die jetzt nur noch die Steinkohle umfassende Brennstoffbewirtschaftung ist eine behördliche Angelegenheit, während die Wärmewirtschaft dem einzelnen Unternehmen bisher überlassen worden ist. Zwischen beiden besteht insofern ein Zusammenhang, als die behördlich geregelte und naturgemäß zu einer Einschränkung des Verbrauchs führende Brennstoffbewirtschaftung zur sparsamen Verwendung den ersten Hauptanstoß gibt; darüber hinaus wird aber ein gut geleitetes Unternehmen noch eigene Stellen schaffen, deren Hauptaufgabe es ist, die besonderen wirtschaftlichen Verhältnisse des Unternehmens zu erforschen und darauf einen Plan zur sparsamen Wärmewirtschaft für jeden Betrieb besonders aufzustellen. Diese Dinge gehen viel zu sehr ins einzelne und sind viel zu unübersichtlich, um von einer Verwaltungsbehörde, wie es die unter dem Reichswirtschaftsminister stehende staatliche Kohlenverteilung ist, mit Erfolg behandelt zu werden. Zwar besitzt der Reichskohlenrat technisch-wirtschaftliche Sachverständige, die in erster Linie den Schutz des Verbrauchers wahrzunehmen haben, trotzdem ist aber viel Brennstoff bei der öffentlichen Kohlenwirtschaft durch unrichtige Zuteilung der Kohlensorten verschwendet worden; allerdings waren die Kohlenverteilungsstellen besonders durch Mangel an guten Spezialkohlen behindert. So ist es nur selten möglich gewesen, für die Kesselbetriebe der Berliner Stadtrohrpost die in der Vorkriegszeit benutzte Erbskohle zu beschaffen. Viel Brennstoff ist auch bei der Verfeuerung von sogenannten minderwertigen Brennstoffen, wie Rohbraunkohle und Koksgrus, verschwendet worden, für die die meisten Feuerungen nicht ohne kostspieligen Umbau zu benutzen sind.

An sich liegt ja der Gedanke recht nahe, die von den Unternehmungen gebildeten Wärmewirtschaftsstellen zu einer einheitlichen behördlichen Stelle zusammenzufassen und nicht nur die Verteilung des Brennstoffs, sondern auch seinen Verbrauch durch gesetzliche Vorschriften zu regeln. Die Hauptschwierigkeit besteht darin, daß die Einrichtungen zur Erzielung sparsamen Verbrauchs in der heutigen Zeit mit erheblichem Kostenaufwand verbunden sind, und daß eine Behörde wohl kaum in der Lage sein wird, einen Unternehmer zu diesem Aufwand gesetzlich zu zwingen. In der Hauptsache würde ein solcher Versuch zu einer weiteren Belastung unserer ohnehin durch die Folgeerscheinungen der Zwangswirtschaft stark in Anspruch genommenen öffentlichen Rechtspflege führen.

In allen wirtschaftlichen Dingen ist der Erfolg nicht vom Zwang, sondern von dem freien, auf eigenem Vorteil beruhenden Willen abhängig. Daher liegt es im Vorteil eines jeden Wärme verbrauchenden Unternehmens, sich an eine freie Vereinigung anzuschließen, deren Tätigkeit naturgemäß nur eine beratende sein kann und darf. Die Spitze solcher Einrichtung bildet die Hauptwärmestelle

des Vereins Deutscher Ingenieure, der einzelne Stellen für besondere Zweige angegliedert sind. Dazu gehört u. a. die Wärmestelle des Verbandes der Deutschen Zentralheizungsindustrie. Die Hauptstelle gibt ihre Erfahrungen und Untersuchungen in einer besonderen Druckschrift, dem Archiv für Wärmewirtschaft, bekannt. Die Wärmestellen sehen es nicht als ihre Aufgabe an, neue teure Anlagen zu schaffen, sondern legen den Nachdruck auf die Belehrung aller Angestellten, die mit Wärmeeinrichtungen zu tun haben. Die Belehrung beginnt mit dem Heizer; staatliche Heizerkurse, die den gleichen Zweck verfolgen und von den Überwachungsvereinen der Dampfkessel eingeführt worden sind, gibt es schon seit einer Reihe von Jahren. Sie beschränkten sich indessen auf die Heizer der Hochdruckdampfkessel und sind erst in neuerer Zeit auf die wirtschaftlich nicht minder wichtigen Sammelheizungen ausgedehnt worden; ein solcher Lehrgang, an dem Maschinisten und Obermaschinisten teilgenommen haben, hat bei der Reichs-Postverwaltung erstmalig im letzten Winter bei der Ober-Postdirektion in Berlin stattgefunden.

Wenn die deutschen Ingenieure auf diesem Gebiet eine gesetzliche Bevormundung ablehnen, so geben ihnen die Leistungen, die die deutsche Technik aufweisen kann, zweifellos ein Anrecht dazu. Es ist nicht als ein Zufall zu betrachten, daß in Deutschland der Dieselmotor, die im Wärmeverbrauch sparsamste Kraftmaschine, erdacht und ausgebildet worden ist. In Deutschland hat man zuerst hochüberhitzten Dampf zum Betrieb von ortsfesten Dampfmaschinen und Lokomotiven benutzt und damit ihren Kohlenverbrauch um rund 20 v H verringert; eine deutsche Ingenieurtat der letzten Zeit ist die Benutzung von Hochdruckdampf von 60 Atmosphären Spannung statt der bisher üblichen von höchstens 15 Atmosphären. Welche Schwierigkeiten dabei zu überwinden sind, weiß nur der Betriebsbeamte zu beurteilen.

Diese Vorzugsstellung der deutschen Ingenieurkunst beruht auf der gründlichen wissenschaftlichen Vorbildung. Die Wärmelehre, die für die Wärmewirtschaft und damit für die Maschinentechnik wichtigste Wissenschaft, ist eins der umfangreichsten und schwierigsten Gebiete der Ingenieurausbildung. Das Eindringen in diese Wissenschaft setzt wiederum das Beherrschen der Physik, Chemie und der höheren Mathematik voraus. Die wissenschaftlich-wirtschaftliche Erziehung war aber von jeher eine besondere Eigentümlichkeit der deutschen technischen Hochschulen.

III. Aufgaben der praktischen Wärmewirtschaft.

1. Wärmewirtschaft bei der Krafterzeugung.

Ebenso wie bei der Schwerindustrie erfordert eine sparsame Wärmewirtschaft bei der Krafterzeugung ein Zusammenfassen der Betriebe an der Gewinnungsstelle des Brennstoffs, und zwar schon aus dem Grunde, weil zur Fortleitung des aus dem Brennstoff gewonnenen elektrischen Stromes viel weniger Wärme erforderlich ist als zur Fortbewegung der Kohlen. Es ist zwar nicht immer möglich, die unter dem Namen Überlandzentralen bekannten Großkraftwerke in kohlenreichen Gegenden zu errichten, in solchen Fällen wählt man aber einen günstigen, am Wasserweg gelegenen Platz.

Das Zusammenfassen der Energiewirtschaft nach wärmewirtschaftlichen Gesichtspunkten hat auch bei der Reichspost dazu geführt, eigene kleine Kraftanlagen, wie sie früher auch in Berlin betrieben wurden, aufzugeben und den zum Betrieb der zahlreichen Hilfsmaschinen (Aufzüge, Förderbänder, Stempelmaschinen usw.) sowie für die Sondermaschinen des Telegraphen- und Fernsprechbetriebs und für die Beleuchtung erforderlichen Strom von fremden Werken zu

beziehen. Damit ist sie allerdings in Abhängigkeit von diesen geraten und unter Umständen zum Bereithalten kostspieliger Aushilfsmaschinen gezwungen, die in der Regel Brennstoffschlucker sind.

Indessen gibt es auch bei der Reichspost noch einige eigene Krafterzeugungsanlagen, z. B. bei der Stadtrohrpost in Berlin, der Maschinenanlage der Hauptfunkstelle in Königs-Wusterhausen u. a. mehr, die als unabhängige Kraftanlagen für den Betrieb sehr wertvoll, durch die heutige Energiewirtschaft aber als überholt anzusehen sind. Die hier benutzten Maschinen sind Sauggasmotoren, Naß- und Heißdampfmaschinen und Dieselmotoren.

Der Sauggasmotor ist an sich eine recht wirtschaftlich arbeitende Maschine, die in ihrer Arbeitsweise große Ähnlichkeit mit dem Kraftwagenmotor hat. Ebenso wie dieser stellt sich der Sauggasmotor durch Ansaugen das zu seinem Arbeitsprozeß nötige Gasgemisch selbst her und bringt es durch eine elektrische Zündung im Arbeitszylinder zur Explosion; er unterscheidet sich dadurch vom Kraftwagenmotor, daß er sein Arbeitsgas aus einem festen Brennstoff — Anthrazit oder Koks — herstellt, während der Kraftwagenmotor nur flüssige Brennstoffe zu verarbeiten vermag.

Das Wesen und die sparsame Arbeitsweise des Heißdampfes sind bereits Gegenstand einer früheren Abhandlung in diesen Blättern gewesen (Archiv 1911, S. 657), es sei daher auf die dritte Art der Kraftmaschinen, den Dieselmotor, kurz eingegangen.

Er unterscheidet sich von der Dampfmaschine dadurch, daß wie beim Gasmotor in Arbeitsleistung umzuwandelnde Wärme in der Maschine selbst entwickelt wird. Der Dieselmotor saugt sich indessen seinen Brennstoff, das Treiböl, nicht selber an, sondern erhält es durch eine besondere Pumpe, die das Öl in den Arbeitszylinder einspritzt, sobald in diesem durch die vorangehende Verdichtung von Luft eine zur Entzündung des Öles genügende Temperatur entstanden ist. Im Dieselmotor wird also der Brennstoff nicht durch eine besondere Zündvorrichtung, sondern durch hocherhitzte Luft zur Entflammung gebracht.

Bei allen diesen Maschinen wird nur ein verhältnismäßig geringer Teil der aufgewendeten Wärme in Arbeit umgesetzt, der weitaus größte Teil dagegen geht verloren. Die Ausnutzung der Wärme beträgt sogar bei der wirtschaftlichsten Kraftmaschine, dem Dieselmotor, nicht viel mehr als 30 v H und sinkt bei der Naßdampfmaschine bis auf 15 v H und darunter.

Bei den verlorengehenden Wärmemengen muß man zwischen solchen unterscheiden, die nicht zu verwerten sind, z. B. die zur Erzielung des Schornsteinzuges bei Dampfanlagen nötige Wärme, und solchen, die zwar zur Umwandlung in Arbeit nicht mehr zu gebrauchen sind, aber noch sehr gut zum Heizen und Kochen herangezogen werden können. Solche unter Umständen noch sehr wertvolle Wärme enthält z. B. das Kühlwasser der Dieselmotoren, das die Aufgabe hat, eine schädliche Erhitzung der Maschine zu verhindern, ferner das Wasser, das bei Dampfmaschinen zum Niederschlagen des verbrauchten Dampfes benutzt wird. Auch die den Luftpumpen der Rohrpost entströmende, durch die Verdichtung der Luft entstandene Wärme gehört hierher.

Die wirtschaftlich gebotene Ausnutzung dieser Abfallwärme zum Heizen scheitert an vielen Hindernissen; erwähnt sei beispielsweise, daß bei der Rohrpost die Betriebszeit der Maschinen nicht mit dem Postdienst übereinstimmt, und daß die Ausnutzung der Abfallwärme kostspielige Veränderungen sowohl der Maschinenanlagen als auch der Heizungen erfordert. Bemühungen in dieser Richtung würden also zunächst nicht als Ersparnis, sondern als Mehrausgabe erscheinen. Viel günstiger stehen solche gewerbliche Betriebe da, bei denen Wärme

zur Durchführung des Arbeitsvorgangs gebraucht wird, z. B. Waschanstalten, Brauereien usw. Bei neuen Kraftmaschinenanlagen wird man wenigstens versuchen, die Maschinenräume selbst durch Abfallwärme, die Rohrpostmaschinenstationen also durch die Wärme der verdichteten Luft, zu beheizen.

Zu den Krafterzeugungsanlagen gehören im weiteren Sinn auch die mit Benzin oder Benzol betriebenen Motoren der Kraftwagen. Bei dem stetig zunehmenden Umfang des Kraftwagenbetriebs wird diesen eine große Bedeutung bei der Wärmewirtschaft der Reichspost zufallen. Mit der Wirtschaftlichkeit der Kraftwagenmotoren sieht es in wärmetechnischer Hinsicht noch recht trübe aus; ihre Bauart stammt noch aus der Zeit, wo der Brennstoff billig war; auch heute überwiegt die Forderung nach unbedingter Betriebssicherheit, die allerdings für den jedes Aushilfsantriebs, wie ihn die ortsfeste Kraftmaschinenanlage besitzt, entbehrenden Kraftwagenmotor von großer Bedeutung ist. Darüber hinaus finden solche Einrichtungen, die in der Hauptsache der Bequemlichkeit dienen und der Mode unterworfen sind, Beachtung vor wärmetechnischen Anforderungen, die zudem dem in der Regel nicht fachkundigen Besitzer wenig oder gar nicht geläufig sind. Dadurch erklärt es sich, daß auch die neueren Wagen zwar allerlei Zubehörteile aufweisen, die das Fahren angenehmer machen, daß aber die Einrichtungen, die auf eine sparsame Benutzung der Wärme hinwirken, noch recht dürftig sind. Hierfür sei ein Beispiel herausgegriffen. Wie bei allen Kraftmaschinen, bei denen die Wärme im Arbeitszylinder der Maschine entwickelt wird, ist auch beim Kraftwagenmotor eine Kühlung erforderlich, um eine für die Baustoffe und die Arbeitsweise schädliche Erhitzung der Maschine zu verhindern. Beim Kraftwagenmotor ist diese noch wichtiger als beim Dieselmotor, weil das vom Motor angesaugte brennbare Gemisch durch die Erhitzung der Maschine frühzeitig, d. h. bevor die elektrische Zündung erfolgt, entflammt werden kann. In der Regel sind daher die Kraftwagen mit einem an der Stirnwand des Wagens angebrachten Kühler versehen, der die Wärme des Kühlwassers an die Luft abgibt. Diese Wärme wird beim Fahren an die Luft abgegeben; sie ist als ein Verlust für den Arbeitsvorgang anzusehen, der aus wärmewirtschaftlichen Gründen möglichst gering sein muß, zumal da eine Benutzung der Wärme etwa zum Heizen des Wagens nicht in Betracht kommt. Es ist also nötig, diese Wärme so weit zu vermindern, als es der Betrieb des Motors irgend gestattet. Dazu ist aber ein Thermometer, wie es jede ortsfeste, mit Kühlwasser arbeitende Anlage besitzt, nötig. Allerdings nutzt das Thermometer nicht viel, wenn nicht Einrichtungen vorgesehen sind, die den Umlauf des Kühlwassers oder die Wirkung des Kühlers abzustufen gestatten, und so lange man es für richtig hält, im Sommer und Winter mit der gleichen Kühlfläche zu arbeiten. Wenn der Fahrer den Kühler bei kaltem Wetter teilweise mit Pappscheiben oder ähnlichen Behelfen abdeckt, so geschieht dies wohl weniger aus wärmewirtschaftlichem Bestreben, als aus Bequemlichkeit, weil sich der kalte Motor schwer ankurbeln läßt und bei Frostwetter der Kühler leicht einfrieren kann.

Erwähnt sei noch, daß, wie bei der letzten Kraftwagenausstellung und den mit ihr verbundenen Rennen bekannt geworden ist, neuerdings auch die Antriebsmotoren der Personenwagen mit hängenden Ventilen oder richtiger mit Ventilen in den Zylinderdeckeln ausgerüstet werden, die man bei Dieselmotoren von Anfang an und bei Lastwagenmotoren wegen der erhöhten Kraftleistung schon längere Zeit anwendet, die sich indessen, wie der Ausfall der Rennen zeigte, für die schnellaufenden Personenwagen in der jetzigen Ausführung noch nicht betriebssicher genug erwiesen haben. Also auch hier steht man bei einer wichtigen wirtschaftlichen, bei ortsfesten Maschinen längst entschiedenen Frage erst am Anfang. Wie wenig auch sonst wärmetechnische Anforderungen beim Kraftwagen-

betrieb beachtet werden, zeigen die neueren Bestrebungen, die Änderungen der Fahrgeschwindigkeit nicht durch ein Wechselgetriebe, sondern durch eine Vergrößerung des Motors zu erzielen. Dieses Bestreben steht im Widerspruch mit der Eigentümlichkeit aller mit Gasgemischen arbeitenden Kraftmaschinen, nur bei einer ganz bestimmten Umlaufzahl mit dem besten Wirkungsgrad, also mit dem geringsten Wärmeverbrauch für die abgegebene Leistung, zu arbeiten. Aus dieser Eigentümlichkeit ergibt sich für den Lastkraftwagen, bei dem sich die Fahrgeschwindigkeit in engeren Grenzen bewegt als beim Personenwagen, bei dem also auch die Umlaufzahlen des Motors weniger wechseln, ein durchschnittlich sparsamerer Betrieb als für den Personenwagenmotor, ein Vorteil, der für die Reichspost und ihre zahlreichen Personenposten von großer Bedeutung ist.

Beim elektrischen Kraftwagen entsprechen der Kraftverbrauch und damit der Wärmeaufwand an der Kraftquelle bei allen Fahrgeschwindigkeiten annähernd der Antriebsleistung, denn sein Motor verbraucht nur jeweilig so viel Strom, als die Fortbewegung des Wagens bei den verschiedenen Geschwindigkeiten erfordert. Er ist also, an sich betrachtet, dem Benzinkraftwagen wirtschaftlich überlegen, ein Vorzug, der aber durch das schwere Gewicht der mitgeführten Sammler als tote Last und durch die mehrfache Umformung des Stromes stark beeinträchtigt wird; dafür bezieht aber der elektrische Kraftwagen seinen Strom aus großen Kraftwerken und damit aus einer Quelle, bei der man alle wärmewirtschaftlichen Forderungen als erfüllt voraussetzen kann. Ein weiterer Vorzug des elektrischen Kraftwagens ist der, daß sich der Einfluß des Fahrers darauf beschränkt, durch geschicktes Fahren an Strom zu sparen; im übrigen vermag er keinen Einfluß auf die Arbeitsweise auszuüben.

Noch sparsamer im Kraft- und damit im Wärmeverbrauch als die elektrischen Kraftwagen sind die elektrischen Straßenbahnen, die in den letzten Jahren für die Postbeförderung von großer wirtschaftlicher Bedeutung geworden sind. Ihre wirtschaftliche Überlegenheit über den elektrischen Kraftwagen beruht auf verschiedenen Ursachen. Der bei ihnen verwendete Strom hat eine erheblich höhere Spannung als der für Kraftwagen benutzte; seine Erzeugung und Fortleitung ist wirtschaftlicher als die des Stromes von geringerer Spannung. Da man neuerdings in den Elektrizitätswerken hochgespannten Drehstrom erzeugt, dieser aber für Straßenbahnen erst nach einer Umformung in Gleichstrom verwendbar ist, so entstehen auch bei der Straßenbahn Umformungsverluste. Der Gleichstrom wird aber den Wagenmotoren durch die Oberleitung unmittelbar zugeführt, so daß keine Sammler mitzuschleppen sind. Dadurch wird der Stromverbrauch des Straßenbahnwagens viel geringer als beim elektrischen Kraftwagen; dazu kommt noch der geringere Fahrwiderstand der auf Schienen laufenden Fahrzeuge.

Trotz dieser wirtschaftlichen Vorzüge wird die Straßenbahn bis jetzt meist nur für den Paketverkehr benutzt. Nicht nur der Vorteil der Reichspost, sondern auch die allgemeine Forderung sparsamster Wärmewirtschaft regen zu einer Prüfung der Frage an, die Straßenbahn auch für die Briefpost zu benutzen. Gegen solche Benutzung wird man zwar die geringe Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn anführen können, die sich aus der Behinderung durch den Straßenverkehr, durch unvermeidliche Umwege und durch das häufige Halten der die gleichen Gleise benutzenden Personenwagen ergibt. Die dadurch verursachte Zeitversäumnis ließe sich vielleicht aber einholen, wenn man einen Teil der Bearbeitung der Briefpost statt in den vielfach räumlich beengten Postanstalten im Straßenbahnwagen vornimmt, wie es in den elektrischen Kraftwagen bereits versucht worden ist.

2. Wärmewirtschaft beim Kraftverbrauch.

Der Vergleich des elektrischen Kraftwagens mit dem Benzinkraftwagen und mit der Straßenbahn hat uns bereits auf ein weiteres Gebiet geführt, nämlich auf die Frage nach einer sparsamen Verwendung von Kraft- und Beleuchtungsstrom. Dieses Gebiet ist für die Reichspost sehr wichtig, weil sie den größten Teil ihres Wärmebedarfs fertig in Gestalt von elektrischer Energie für Kraft und Beleuchtung aus den öffentlichen Werken bezieht. Da die Verlegung von Starkstromkabeln ein Vorrecht der städtischen Behörden ist, so wäre die Post nicht in der Lage, für ihren Strombedarf in einer Großstadt ein Großkraftwerk zu errichten und dies mit allen wärmetechnischen Errungenschaften der Großkraftwerke auszustatten; sie ist vielmehr wegen dieses Vorrechts der städtischen Verwaltungen gezwungen, in den einzelnen Verkehrsanstalten kleinere Kraftanlagen zu errichten, wie es in den früheren Jahren auch hin und wieder geschehen ist. Diese eigenen Werke sind aber wegen ihres kostspieligen Betriebs, ihrer störenden Einwirkung auf Nachbargrundstücke durch Geräusche und Gerüche allmählich aufgegeben worden. Vom allgemeinen wirtschaftlichen Standpunkt fallen sie unter den Begriff der schon erwähnten Verzettelung der Energiewirtschaft, wenn sie auch den großen Vorzug haben, von Zufälligkeiten der öffentlichen Stromversorgung unabhängig zu machen.

Bei der Reichspost tritt der Kraftstrom gegenüber dem Beleuchtungsstrom stark zurück, wenn auch die neuere Entwicklung der Telegraphie und des Fernsprechwesens dahin geht, den Betriebsstrom nicht aus Schwachstromelementen zu entnehmen, sondern aus Starkstrom umzuformen. Der Stromverbrauch, aus Starkstrom bezogen, ist bei allen diesen Einrichtungen — Telegraphierumformern und Sammlerlademaschinen — nur gering; eine Ausnahme machen die Funksendestellen, bei denen der Fortfall der Leitungen einen ziemlich hohen Kraftverbrauch zur Folge hat.

Bei den meisten im Postdienst benutzten Maschinen wird der elektrische Strom in mechanische Energie umgewandelt; solche besitzt die Reichspost außer in den schon erwähnten elektrisch angetriebenen Kraftwagen in ihren Aufzügen, Förderbändern, Stempelmaschinen usw. Der Stromverbrauch dieser Maschinen ist im einzelnen nur gering, bei ihrer großen Zahl aber von Bedeutung; besitzt doch die Reichspost in Berlin über 100 Aufzüge mit einer durchschnittlichen Leistung von 10 P. S., also zusammen rund 1 000 P. S.

Bei allen diesen Maschinen muß man sich stets vor Augen halten, daß jede unnötige Benutzung, beispielsweise jede Leerfahrt bei Aufzügen, jedes vorzeitige Einschalten und verspätetes Ausschalten am Ursprung der Krafterzeugung eine Wärmeverschwendung bedeutet. Augenfälliger als bei den Kraftanlagen ist die Ersparung an elektrischem Strom und damit letzten Endes an Wärme bei den elektrischen Beleuchtungsanlagen. Die bequeme Einschaltung der elektrischen Lampe führt aber leicht zu einer gedankenlosen Verschwendung, die dadurch begünstigt wird, daß an der Lampe keinerlei Anzeichen eines Verbrauchs zu erkennen sind. Kerzen, wie man sie in alten Zeiten verwendete, und auch die ihnen folgenden Öl- und Petroleumlampen mahnten den Verbraucher durch die sichtbare Abnahme des Leuchtstoffs und schließlich durch ihr Verlöschen eindringlichst zu sparsamem Verbrauch, während sich beim elektrischen Licht dieser Verbrauch erst durch die nachträglich erscheinende Rechnung herausstellt. Wie ist nun diesem Übelstand abzuhelfen? Einrichtungen, die an jeder Lampe den Stromverbrauch auffällig erscheinen lassen, sind zu kostspielig, ebenso solche, die etwa bei übermäßig ausgedehnter Benutzung die Lampe zum Verlöschen bringen. Es bleibt also kein anderer Ausweg, als durch eingehende Beaufsichtigung und fortgesetzte Ermahnungen der Beteiligten dafür zu sorgen, daß jede Lampe nach

dem Gebrauch sofort wieder ausgeschaltet wird. Die Verteilung der Beleuchtung bis herab zu Einzellampen von 16, ja 10 Kerzenstärken gibt hierzu die beste Gelegenheit, wie sich überhaupt mit einer Verteilung der Beleuchtung auch im Dauerbetrieb große Ersparnisse erzielen lassen. In diesem Punkt ist das elektrische Licht allen anderen Beleuchtungsarten, auch dem Gaslicht, erheblich überlegen; seine geringe Wärmestrahlung ermöglicht es, die Lichtquelle ohne Belästigung des Arbeitenden an den Arbeitsplatz so nahe heranzubringen, daß das Gesetz der Beleuchtungstechnik, daß die Helligkeit mit dem Quadrat der Entfernung abnimmt, praktisch erfüllt werden kann.

Wenn man nun trotzdem noch vielfach hochkerzige Allgemeinbeleuchtungen findet, die gleichzeitig die Arbeitsplätze beleuchten, so erklärt sich dies aus der früheren Zeit, wo noch die starkkerzige elektrische Bogenlampe als die wirtschaftlichste Beleuchtungsart galt. Für die Beleuchtung von Höfen und großen Hallen hat die sie später ersetzende hochkerzige Glühlampe ihren Wert nicht verloren, bei Innenräumen mit Einzelplätzen beruht ihre Anwendung aber meist auf Bequemlichkeit, da sie kein Kopfzerbrechen über die Verteilung der Arbeitsplätze und der für sie günstigsten Beleuchtungsart verursacht. Man kann daher in vielen Fällen die auf eine Beleuchtungsanlage verwendete Sorgfalt daraus beurteilen, daß die sogenannte allgemeine Beleuchtung gegenüber der Platzbeleuchtung mehr oder weniger zurücktritt.

Nach diesen Grundsätzen ist z. B. die Beleuchtung in den Fernsprechbetriebssälen und in den Briefabfertigungen in der letzten Zeit durch die Verwendung von rinnenförmigen Beleuchtungskörpern nach Art der Soffitenbeleuchtung wesentlich vervollkommnet worden, wenn sie auch die Forderung einer gleichmäßigen Beleuchtung nicht ganz zu erfüllen vermag. Es liegt dies daran, daß die gangbaren Beleuchtungskörper allgemein nur für die Beleuchtung horizontaler Flächen bestimmt und geeignet sind, während hier senkrechte Flächen erhellt werden sollen; daneben wird auch noch eine ausreichende Beleuchtung für den schmalen wagerechten Teil des Schrankes verlangt.

3. Sparsame Wärmewirtschaft bei den Sammelheizungen.

Die wichtigste Stelle in der Wärmewirtschaft der Reichspost nehmen die Sammelheizungen ein. Die Kessel dieser Heizungen sind ausschließlich für Koksfeuerung eingerichtet, die den Vorzug der rauchfreien Verbrennung vor allen anderen Feuerungsarten hat und damit zur Verringerung der Rauchbelästigung beiträgt. Für den Heizbetrieb selbst hat der Koks den Vorteil, daß er zwar Asche hinterläßt, aber sonst die Heizflächen nicht durch die Ablagerung von Ruß in ihrer Wirkung beeinträchtigt. In der Vorkriegszeit war der Koks billig und in guter Beschaffenheit jederzeit erhältlich; da er sowohl als Gaskoks wie auch als Schmelzkoks aus Steinkohlen gewonnen wird, ist er gleichzeitig mit diesen teuer, knapp und schlecht geworden. Rechnete man in der Zeit vor dem Kriege mit einem ungefähren Preise von 1 ℳ für den Zentner, so ist er jetzt allmählich bis auf 24 ℳ und darüber gestiegen. Damit wird die wenig beachtete Sammelheizung in wirtschaftlicher Beziehung zu einem rechten Schmerzenskind der Behörde; betrugen doch im letzten Winter die Ausgaben für Brennstoff bei den Sammelheizungen des Ober-Postdirektionsbezirks Berlin allein über 3 Millionen Mark, obwohl der Winter außerordentlich milde war.

Die mit der Sammelheizung verbundenen außerordentlich hohen Ausgaben haben neuerdings die fast schon vergessene Ofenheizung wieder begehrenswert gemacht, obwohl sie wärmetechnisch der Sammelheizung erheblich nachsteht. Sie ist in der letzten Zeit allerdings dadurch verbessert worden, daß man dem Ofen

den ihm gebührenden Platz einräumt und ihn nicht in der früher beliebten Weise möglichst in einer Ecke unterbringt, wo er am wenigsten stört, aber auch am wenigsten leistet und in der Hauptsache seine Wärme in den Schornstein und nicht in das Zimmer schickt; man stellt jetzt den Ofen mehr in das Zimmer hinein, wie es schon vor Jahrhunderten üblich war; von den alten Vorbildern hat man auch gelernt, den Ofen niedriger zu machen und dadurch seine Wirkung zu verbessern. Ein solcher in das Zimmer hineinragender Ofen läßt sich auch künstlerisch befriedigender gestalten als die alten häßlichen Berliner Eköfen.

Man hat nun den Stubenofen nicht nur in seinem Äußern, sondern auch hinsichtlich der Führung der Heizgase im Innern verbessert, benutzt aber, abgesehen von den für Anthrazit eingerichteten Dauerbrandöfen, vorzugsweise die aus Braunkohlen hergestellte Preßkohle, obwohl ihr Heizwert viel geringer ist als der der Steinkohle und ihr Transport bei dem hohen Aschengehalt und den jetzigen hohen Frachtkosten eigentlich so wenig lohnend ist, daß man sie am besten am Gewinnungsort selber verbraucht. Wenn sie sich trotzdem bei den Verbrauchern einer großen Beliebtheit erfreut, so liegt das daran, daß sie recht handlich ist, daß sich der Verbrauch wegen der Gleichartigkeit der einzelnen Stücke gut übersehen läßt, und daß sie wegen ihres eigenen Sauerstoffgehalts auch bei geringem Zug weiter glimmt und daher die Wärme gut hält. Bekannt dürfte sein, daß ein am Abend auf die Glut gelegtes, in Zeitungspapier gewickeltes Brikett noch am nächsten Morgen genügend Glut zum Anmachen des Feuers liefert.

Da indessen der Zimmerofen nur bei sorgfältiger Pflege und Bedienung einen sparsamen Betrieb ergibt, so eignet er sich für Haushaltungen besser als für große Betriebe, wo es dazu an Zeit und Personal fehlt; für den Postbetrieb ist und bleibt die Sammelheizung, trotz ihrer hohen Anlage- und Betriebskosten, die zweckmäßigste Art der Beheizung schon allein aus dem Grunde, weil die in einem Kessel oder in wenigen Kesseln zusammengefaßte Feuerung eine genaue Überwachung möglich macht. Bei der Warmwasserheizung kann man sogar durch Abstufen der Temperatur des Wassers die gesamte Heizwirkung vom Kesselraum aus regeln; damit wird diese zur wirtschaftlichsten Art der Sammelheizungen; leider ist sie aber in der Anlage wesentlich kostspieliger als die Dampfheizung, bei der eine Regelung vom Kessel aus nur in sehr geringem Umfang möglich ist, die aber wegen ihrer niedrigen Anlagekosten die Warmwasserheizung, die die älteste Art der Sammelheizung ist, immer mehr verdrängt.

Die geringeren Anlagekosten der Dampfheizung ergeben sich daraus, daß der Dampf als Wärmeträger, der die im Kessel erzeugte Wärme den Heizkörpern in den Räumen zuzuführen hat, leistungsfähiger als das Wasser ist; der Heizdampf enthält nicht nur die sogenannte Flüssigkeitswärme, die nötig ist, um zunächst vor der Dampfentwicklung das Kesselwasser zum Kochen zu bringen, sondern auch die Verdampfungswärme, die das Wasser in Dampf verwandelt; diese ist aber ein Mehrfaches der Flüssigkeitswärme, wie sie auch das Heizwasser der Warmwasserheizung enthält; man kann also bei der Dampfheizung die Heizkörper kleiner und die Rohrleitungen enger machen als bei der Warmwasserheizung. Eine gründliche Behandlung wärmetechnischer Fragen bei der Sammelheizung erfordert es, schon beim Entwurf eines Gebäudes dessen räumliche Gestaltung so einzurichten, daß die Heizkosten möglichst gering werden; da die Heizung die Aufgabe hat, den Wärmeübergang vom Menschen zur Raumluft und von dieser auf die Wände und durch die Wände auf die Außenluft zu verringern, so hat man in erster Linie für einen möglichst geringen Wärmedurchgang durch die Wände zu sorgen. Da nun die Baustoffe sehr verschiedene Wärmedurchlässigkeit haben, so zerfällt diese Aufgabe in zwei Teile, nämlich die ab-

kühlenden Flächen zu verringern und wärmesparende Baustoffe zu benutzen. Man würde außerdem zu einem Gebäude mit möglichst glatten Außenwänden kommen, da jeder Vorsprung Wärme ausstrahlt, und die besonders viel Wärme nach außen leitenden Fenster möglichst klein machen, ohne jedoch die Beleuchtung dadurch zu verschlechtern, und z. B. statt des die Wärme besser leitenden Werksteins den günstigeren Ziegel mit Putzverblendung wählen müssen.

Aber nicht nur bei der äußeren Gestaltung eines Gebäudes, sondern auch bei der Raumverteilung muß man die sparsame Beheizung im Auge behalten; es muß z. B. verhindert werden, daß Arbeitsräume mit starken Abkühlungsflächen über Durchfahrten entstehen; auch Oberlichte sind wegen ihrer starken Abkühlung in solchen Räumen, die gegen Kälte und Zug empfindlich sind, möglichst zu vermeiden. Die Lage und Höhe des Gebäudes spielen ebenfalls eine große Rolle; die Hochhäuser, wie sie jetzt auch in deutschen Großstädten und auch bei der Reichspost geplant werden, sind bei allen sonstigen Vorzügen in wärmetechnischer Hinsicht nicht als Fortschritt anzusehen.

Für die Bauausführung ist die auch in Sachverständigenkreisen oft erörterte Frage der Aufstellungsart der Heizkörper für Postdiensträume von großer Wichtigkeit; hier ist sie dahin zu entscheiden, daß die Heizkörper unter den Fenstern in den Nischen aufzustellen sind, weil sie auf diese Weise den am Fenster befindlichen Arbeitsplätzen am nächsten stehen und für die Heizung ein ähnlicher Grundsatz gilt wie für die Beleuchtung, daß nämlich durch eine weitestgehende Unterteilung und durch das möglichst nahe Heranbringen der Heizkörper an die Arbeitsstelle der geringste Aufwand an Wärme erzielt wird; bei dieser Art der Aufstellung nutzt man zudem die strahlende Wärme aus und fängt vor allem die sich an den Fenstern abkühlende und nach unten sinkende Luft rechtzeitig ab, bevor sie die Füße, die gegen Kälte empfindlichsten Körperteile des am Fenster Sitzenden, trifft; es wandert zwar ein Teil der Wärme nach außen, da die Außenwand an der Nische meist nur schwach ist, dieser Verlust läßt sich durch Wärmeschutz verringern; er ist jedenfalls kleiner, als der Mehraufwand, der entsteht, wenn man den Heizkörper an einer Zwischenwand aufstellt und dann schärfer heizen muß, damit sich auch der Raum an den Fenstern genügend erwärmt.

Für Wohnräume ist die Frage weniger wichtig, da man sich hier meist nur am Tage an den Fenstern aufhält, bei Dunkelheit dagegen mehr im Mittelpunkt der Zimmer zu verweilen pflegt. Jedenfalls nähert man sich mit der Aufstellung der Heizkörper an den Fenstern dem Idealzustand, nämlich einer gleichmäßigen Erwärmung sämtlicher Umhüllungsflächen eines Raumes. Da man die Heizflächen nicht über die Flächen, entsprechend ihrem Wärmedurchgang, verteilen kann, muß man wenigstens einen Heizkörper an der Stelle mit dem größten Wärmeverlust aufstellen, und diese Stelle ist das Fenster.

Zur Ersparung an Anlagekosten läßt man vielfach die Dampfrohre ohne Wärmeschutz frei durch den Raum gehen und rechnet sie als nutzbare Heizkörperfläche, so daß man Heizkörper sparen kann; diese von den Dampfrohren gebildete Heizfläche kann aber nicht geregelt und abgestellt werden; bei wärmerem Wetter wird sie ein kleines Zimmer auch bei abgestellten Heizkörpern daher zu sehr erwärmen. Dagegen gibt es kein anderes Mittel, als sich durch Öffnen des Fensters der überschüssigen Wärme zu entledigen; dadurch wird aber sämtlichen an das gleiche Dampfrohr angeschlossenen Heizkörpern Wärme entzogen, so daß man, um diese zu erwärmen, wieder schärfer heizen muß; die an sich recht zweckmäßige Benutzung der Rohre als Heizflächen muß daher auf große Räume mit mehreren Heizkörpern beschränkt bleiben.

Der sparsame Betrieb der Sammelheizung erstreckt sich auf zwei Hauptteile, auf die sparsame Entwicklung der Wärme in den Heizkesseln und auf ihre sparsame Verwendung in den Dienst- und Wohnräumen.

Der sparsame Betrieb der Heizkessel ist eine recht schwierige Aufgabe, so einfach diese Kessel auch in der Bauart und Bedienungsweise sind; es gehören dazu nicht nur eingehende Kenntnisse auf dem Gebiet der Brennstoffkunde und des Verbrennungsvorgangs, sondern auch Erfahrungen und Kenntnisse in der Wetterkunde.

So ein Heizkessel ist von außen betrachtet recht glatt und unscheinbar, hinsichtlich der Führung der Heizgase und des Wasser- und Dampfumlaufs aber nicht leicht zu beurteilen; sein Äußeres entspricht der Forderung möglichst geringer Abkühlung durch Wärmestrahlung nach außen; die meisten Kessel erfüllen außerdem die sehr wichtige Forderung, daß sich die im Innern befindlichen Feuerzüge leicht von Ruß und Asche reinigen lassen, die die Ausnutzung der Brennstoffwärme sehr behindern.

Die jetzt allgemein verwendeten gußeisernen Gliederkessel, die in ihrer Bauart den Heizkörpern gleichen und ebenso wie diese aus einzelnen Gliedern zusammengesetzt werden, haben an sich einen recht guten Wirkungsgrad, denn sie übertragen etwa drei Viertel der Wärme des Brennstoffs an den Heizdampf oder das Wasser, wie durch häufige Versuche festgestellt worden ist. Voraussetzung ist indessen dabei, daß die Heizflächen sauber und metallisch rein sind, daß derjenige Brennstoff verfeuert wird, für den die Kessel gebaut sind, und daß vor allem die Kessel richtig belastet sind, d. h. nur die Brennstoffmenge erhalten und diejenige Wärmemenge liefern, für die ihre Heiz- und Rostfläche berechnet ist. Ihr Wirkungsgrad sinkt sofort, wenn sie überlastet oder zu gering belastet werden. Im ersten Falle geht ein großer Teil der Wärme mit den Abgasen in den Schornstein, im letzten Fall entsteht eine unvollkommene Verbrennung. Da die Heizanlagen nach den geltenden Vorschriften für eine Außentemperatur von —20 Grad berechnet werden, diese Kälte aber zu den Ausnahmen zu rechnen ist, so sind die Kessel meist zu gering belastet; ist nur ein Kessel vorhanden, wie es in Privathäusern die Regel bildet, so hilft man sich durch einen Einbau in den Kesseln, durch den die Rostfläche verkleinert wird. In Dienstgebäuden sind dagegen meist schon aus Sicherheitsgründen mehrere Kessel vorhanden, so daß man die Belastungsschwankungen durch ihre Zahl ausgleichen kann; bei mildem Wetter ist aber auch hier ein Kessel oft zu groß, um dauernd mit voller Belastung und dem günstigsten Wirkungsgrad benutzt werden zu können; es gibt aber kein Mittel, um während des Betriebs die Heizfläche zu verändern; man hilft sich daher durch das sogenannte stoßweise Heizen, das darin besteht, daß man nur kurze Zeit, und zwar zur kältesten Tageszeit, also am Morgen den Kessel mit vollem Druck arbeiten und nachher entweder ganz ausgehen oder durch Verringern des Schornsteinzugs kälter werden läßt. Die Dauer der vollen Belastung richtet sich ganz nach dem Wetter, sie ist nicht allein von der Morgentemperatur abhängig, sondern erfordert auch die Berücksichtigung der Tagestemperatur. Es ist also wichtig, den Verlauf der Temperatur an einem Tage möglichst vorher beurteilen zu können; es kann z. B. während der Übergangszeit am Morgen sehr empfindlich kalt sein, während am Mittag sommerliche Temperatur herrscht. Voraussetzung ist dabei, daß das Wetter klar bleibt und am Mittag die Sonne scheint; an Tagen mit trübem und bedecktem Himmel ist dagegen die Tagestemperatur gleichmäßiger, erfordert also auch ein längeres Heizen mit vollem Kesseldruck. Daraus ergibt sich, daß der Betriebsleiter einer Heizung wetterkundig sein und nicht nur das Thermometer ablesen, sondern auch das Barometer und den Wetterbericht studieren muß. Dazu kommt noch

die Beachtung besonderer örtlicher Verhältnisse, z. B. der Lage des Gebäudes zur Sonne, zum Wind usw. Mit allgemeinen Anweisungen ist auf diesem Gebiet also wenig zu erreichen; vielmehr läßt sich ein sparsamer Heizbetrieb nur durch eingehende Überwachung der Tätigkeit der Heizer erzielen, die um so nötiger ist, als das Bedienen der Kessel als eine an sich sehr einfache Arbeit anzusehen ist, zu der ungelernte Arbeiter vollauf genügen. Das wirksamste Mittel, um den Heizer zum sparsamen Heizen zu veranlassen, wären zweifellos Heizerprämien für ersparten Brennstoff; leider scheitert die Anwendung dieser für Kraftwerke allgemein üblichen Einrichtung daran, daß es zuverlässige Meßinstrumente zur Ermittlung der von dem Heizer gelieferten Wärmemenge nicht gibt; es bleibt also kein anderer Ausweg, als durch Beaufsichtigung und Belehrung und durch Anerkennung in irgendeiner anderen Form auf den Eifer des Heizers einzuwirken.

Vielfach wird angenommen, daß sich bei den Sammelheizungen durch die Verfeuerung sogenannter minderwertiger Brennstoffe Ersparnisse erzielen lassen; zu diesen minderwertigen Brennstoffen gehört bei Sammelheizungen nicht nur die Braunkohle, sondern auch die Steinkohle; alle diese Brennstoffe enthalten Teer, der sich als Ruß auf den Heizflächen niedersetzt; der im vorigen Jahre vielfach verfeuerte Torf ist wegen seines hohen Aschengehalts ein besonders unvorteilhafter Brennstoff, dessen Preis sich durch die Frachtkosten derart erhöht, daß er am besten an seiner Gewinnungsstelle verfeuert wird.

Einen eigenartigen Weg hat man bekanntlich bei den Privathäusern beschritten, um den Vermieter zu einem sparsamen Betrieb der Sammelheizung zu veranlassen; man hat ihm zwar die früher in den Mietspreis eingerechneten Heizkosten abgenommen und auf die Mieter abgewälzt; damit er aber auf Kosten der Mieter nicht verschwenderisch heizt, hat man ihm einen Teilbetrag der Heizkosten zugunsten der Mieter auferlegt und ihn damit am Ergebnis der Heizung auch für den Fall beteiligt, daß er nicht im Hause wohnt. Im Gegensatz hierzu werden für die Sammelheizungen in den Dienstwohnungen, deren Inhaber zumeist die Aufsicht über das Grundstück führen, Pauschsätze erhoben, die mit den wirklichen Heizkosten in keinem Zusammenhang stehen; der Dienstwohnungsinhaber legt also nicht wie der Vermieter Wert auf sparsames Heizen, sondern darauf, daß ihm für seinen festen Pauschsatz möglichst viel Wärme geliefert wird.

Ein weiterer Unterschied zwischen den Miet- und Dienstwohnungen besteht darin, daß in den ersteren wohl stets das Verlangen nach Abstellen einzelner Heizkörper zur Verringerung der Heizkosten schon wegen des Einspruchs der übrigen Mieter unerfüllt bleibt, während das Abstellen in Dienstwohnungen zugelassen wird. Vom wärmewirtschaftlichen Standpunkt ist es viel richtiger, die wirtschaftliche Lage des Dienstwohnungsinhabers in einer anderen Form zu berücksichtigen, weil das Nichtheizen von Räumen, die mit anderen mehr oder weniger eng zusammenhängen, für den Heizbetrieb eher auf eine Verschwendung als auf eine Ersparnis hinausläuft; durch das Abstellen einzelner Zimmer wird der Gleichgewichtszustand der Heizung empfindlich gestört, da sie nicht in der berechneten Weise benutzt wird. Die neben nicht beheizten Zimmern gelegenen Räume unterliegen einer größeren Abkühlung als die beheizten, so daß zur ausreichenden Erwärmung, besonders bei kaltem Wetter, die ganze Heizanlage schärfer betrieben werden muß. Da nun an eine Kesselanlage außer der Wohnung in der Regel eine größere Zahl Diensträume angeschlossen ist, werden diese, deren Größe und Zahl die der Wohnräume erheblich übertrifft, unnötig stark erwärmt, und das Ergebnis ist eine Verschwendung von Brenn-

stoff, die die kleine Ersparnis an Heizkosten in der Wohnung bei weitem überwiegt.

Die wärmewirtschaftliche Bedeutung der Sammelheizungen hat ihren Ausdruck darin gefunden, daß bei allen größeren Unternehmungen für ihren Bau und ihre Überwachung besondere Dienststellen eingerichtet sind; auch bei den größeren Stadtverwaltungen gibt es Heizungsämter, denen zugleich der Entwurf der Heizungen obliegt. Solche Heizungsämter wären auch bei größeren oder für mehrere benachbarte Ober-Postdirektionen zweckmäßig. Sie könnten als ein wirksames Mittel zur Herabminderung der Ausgaben dienen.

Beiträge zur Postgeschichte Tübingens[1]).

Von Postrat Krämer in Tübingen.

Als im Jahre 1342 die Stadt Tübingen aus dem Besitz der Pfalzgrafen von Tübingen in die Hand der Grafen von Württemberg überging, war sie für die damaligen Verhältnisse schon eine ansehnliche Stadt von 5 000 bis 6 000 Einwohnern. Wie Tübingen die bedeutendste Stadt der Pfalzgrafschaft gewesen war, so wurde sie nun in Württemberg nach Stuttgart die angesehenste und vielleicht die älteste Stadt, worin die Grafen häufig ihr Hoflager hielten. Im Laufe des 15. Jahrhunderts erhielt sie ein eigenes Stadtrecht, das dem Freiburger Stadtrecht nachgebildet war. Das wichtigste Ereignis, das in jene erste Zeit fällt, ist die Errichtung der Universität im Jahre 1477 durch Graf Eberhard im Bart. Für die Wahl Tübingens als Universitätsstadt war ausschlaggebend, daß sie die bedeutendste Stadt der Grafschaft[2]) war und daß sie in einer anmutigen und fruchtbaren Gegend mit gesunder Luft lag.

Bis zu Ende des 17. Jahrhunderts sind sichere Nachrichten nicht überliefert, wie es um das Postwesen in Tübingen beschaffen war, insonderheit ob die Universität eine eigene Botenanstalt besaß, wie dies bei den größeren Universitäten der Fall war. Aber es dürfte mit Fug zu bezweifeln sein, ob bei den beschränkten Mitteln, die der auf lange hinaus nur kleinen Universität zur Verfügung standen, der Aufwand für eine solche Einrichtung hätte bestritten werden können. Die Versendung von Briefen und Geldern wird eben wie überall durch die landesherrlichen Boten, die schon unter Graf Eberhard im Bart vorkommen, durch die schon frühzeitig in Württemberg heimischen Amtsboten, durch die Boteneinrichtungen der Reichsstädte, Klöster und Herrschaften und durch private Gelegenheiten, wie Kaufleute, Fuhrleute, erfolgt sein. Selbst der gelehrte Crusius, der über alles Bescheid gibt, weiß hierüber nichts zu berichten[3]). Daß auch die Württemberg eigentümlichen Metzgerposten[4]) in Tübingen ihren Einzug ge-

[1]) Unter Benutzung amtlicher Akten, die dem Verfasser von der O. P. D. in Stuttgart und von dem Fürstlich Thurn-und-Taxisschen Zentralarchiv gütigst zur Verfügung gestellt wurden.

[2]) Württemberg zerfiel damals in zwei Teile, das Land unter der Steig mit Stuttgart und das Land ob der Steig mit Tübingen als Hauptstadt.

[3]) Martin Crusius, Schwäb. Chronik, fortgeführt bis 1733 von J. J. Moser, 2 Bände.

[4]) Die Metzger waren danach verpflichtet, Kurierritte auszuführen; es bestand hierfür eine besondere Verordnung: die Post- und Metzgerordnung vom 26. 6. 1622.

funden hatten, beweist eine Bemerkung in Klüpfels Geschichte der Stadt Tübingen[5]), daß die Posttafel bei den Metzgern umging, d. h. derjenige Metzger, dem die Posttafel zugestellt wurde, mußte die Postsachen für die laufende Woche besorgen.

Die erste Erwähnung Tübingens im Zusammenhang mit der Post findet sich anläßlich der Einrichtung eines Postkurses zwischen Schaffhausen und Cannstatt[6]) im Jahre 1691 durch den Herzog Eberhard Ludwig, der die Ausführung den Gebr. Fischer aus dem Kanton Bern übertrug. Eine weitere herzogliche Verkehrseinrichtung auf dieser Strecke, die von Stuttgart über Heilbronn nach Frankfurt weiterlief, war die 1697 errichtete Landkutsche[7]). Um dieselbe Zeit wurde durch das kaiserliche Postamt in Ulm im Auftrag des Fürsten von Thurn und Taxis von Stuttgart nach Schaffhausen eine Reitpost zur Beförderung von Reisenden (die beritten sein mußten), Briefen und Geldern eingerichtet, was zu heftigen Streitigkeiten führte. Doch hatten die Fischerschen Posten nicht lange Bestand, ebenso erging es mit dem im Jahre 1709 vom Herzog eingerichteten Kurs Ulm–Urach–Tübingen–Kniebis–Straßburg; später wurde die Landkutsche auf die Strecke Stuttgart–Tübingen beschränkt. Die kaiserliche Reitpost wurde im Jahre 1709 in einen Postwagenkurs Stuttgart–Schaffhausen umgewandelt.

Durch diese Posteinrichtungen war in Tübingen die Errichtung einer Posthalterei[8]) nötig geworden, der bald darauf wegen der Umleitung der Postsachen auf die Anschlußkurse und zur Besorgung der Postgeschäfte ein »Speditor« mit festem Gehalt zugeteilt werden mußte. Mithin ist die erste Posteinrichtung in Tübingen auf das Jahr 1691 zu legen. Wie fast überall ist das Postamt (Expedition) mit der Posthalterei verbunden gewesen, doch scheint die Verbindung aus persönlichen Gründen und in Rücksicht auf das Gelände, das infolge der bergigen Lage der Stadt die Unterbringung des Poststalls nicht überall ermöglichte, nicht lange aufrechterhalten worden zu sein; es ist aber von der fürstlichen Generaldirektion[9]) im Jahre 1755 ausgesprochen worden, die gleichzeitige Erledigung der Posthalterei und der Posterpedition solle dazu benutzt werden, beide Dienste wieder zu vereinigen.

Der erste Speditor scheint Christoph Pryer geheißen zu haben, der im Jahre 1716 gestorben ist und durch einen Rouching ersetzt wurde. Der letztere berichtete im Oktober 1732, daß er seit einiger Zeit schwer krank sei und daß er deshalb den Bürger und Handelsmann Johann Christoph Sörger als Beistand angenommen habe und nun bitte, ihm solchen als Adjunkten mit dem Rechte der Nachfolge zuzuweisen. Ob diesem Gesuch entsprochen wurde, ist nicht ersichtlich; doch scheint dies zweifelhaft, denn in einem Schreiben der regierenden Herzogin von Württemberg[10]) an ihren Vater, den Fürsten von Thurn und Taxis, vom 15. April 1737 findet sich die Bemerkung, daß dem Buchhändler

[5]) Geschichte und Beschreibung der Stadt und Universität Tübingen von Klüpfel, S. 178.

[6]) In Cannstatt befand sich lange Zeit das Hauptpostamt für Württemberg; Stuttgart war durch Boten mit diesem Postamt verbunden.

[7]) Ordinarifuhrwerk zur Beförderung von Waren und Reisenden. Briefe sollte die Landkutsche nicht befördern.

[8]) Im Jahre 1713, einer Zeit großer Not, wird von zwei Posthaltern berichtet, die ihr Postwesen mit Pferden und Leuten vor die Stadt verlegen mußten. Dabei handelte es sich wohl um einen taxischen und einen herzoglichen Posthalter, da längere Zeit hindurch beiderlei Posteinrichtungen nebeneinander bestanden.

[9]) Tübingen war anfänglich dem O. P. A. Augsburg, später der Generalpostdirektion in Frankfurt unterstellt.

[10]) Marie Auguste, Tochter des Fürsten Anselm von Thurn und Taxis, eine sehr gelehrte und geistreiche Dame deren drei ältesten Söhne nacheinander zur Regierung gelangten und deren Tochter wieder einen Prinzen von Thurn und Taxis heiratete.

Johann Georg Cotta in Tübingen[11]) auf ihr Betreiben die Briefspedition in Tübingen übertragen worden sei, die er seit 1734 innehatte. Im Jahre 1755 bittet J. G. Cotta, ihm den Dienst abzunehmen und an seinen Sohn Johann Jakob zu übertragen, der dann sowohl die Expedition als auch den Poststall auf Antrag des Oberpostamts in Augsburg verliehen erhielt.

Zu jener Zeit war durch das Ableben des alten Posthalters Conz[12]) gerade der Poststall erledigt, und es ist bei dem Fehlen jeglicher Nachricht anzunehmen, daß er einer der ersten Posthalter in Tübingen gewesen ist. Von nun an verblieb das Postwesen auf längere Zeit im Hause der Familie Cotta, denn im Jahre 1786 wurde die vereinigte Post und Posthalterei an den Cottaischen Schwiegersohn Karl Friedrich Wölffing übertragen, der übrigens die Posthalterei im März 1788 mit Genehmigung des Fürsten an den Ochsenwirt Johann Andreas Commerell abtrat[13]). Er mußte sich damals schriftlich verpflichten, daß er die Posthalterei jederzeit wieder übernehmen müsse, wenn Commerell zurücktrete oder sonst die Umstände es rechtfertigen würden, die Posterpedition und Posthalterei zu vereinigen. Von Wölffing wird weiter unten noch zu sprechen sein.

Um die Straßen und Wege der Stadt Tübingen war es in früheren Zeiten ziemlich übel bestellt. Die Lage der Stadt an und auf einer Hügelkette, die sich zwischen dem Neckar im Süden und der versumpften Ammer im Norden ausbreitete und im Österberg ihren östlichen Ausläufer hat, und der weitere Umstand, daß die Stadt noch lange Zeit ummauert war und daß die wachsende Bevölkerung sich innerhalb der Ringmauern zusammendrängte, hatten enge und steile Gassen zur Folge, die schlecht gepflastert waren. Die Schweizer Straße, auf der sich der Postkurs Stuttgart–Schaffhausen bewegte und die im Jahr 1787 vollendet wurde[14]), führte über Waldenbuch und Dettenhausen, sodann über die Schönbuchhöhe hinweg die Pfrondorfer Steige herab über den Goldersbach, der von Bebenhausen herkommend in die Ammer mündet, an dem Berghang entlang durch die Gegend der heutigen Naukler- und Rümelinstraße. In der Stadt nahmen die Postwagen ihren Weg vermutlich durch die Schmidtor-, Kornhaus-, Hirsch-, Kirchgasse, Holzmarkt, Neckargasse zum Neckartor, von wo aus über den Neckar gesetzt wurde. Die Straße lief in dem Tale der Steinlach weiter nach Dußlingen und Hechingen. Die Täler des Neckars und der Steinlach waren häufig überschwemmt, die Straße neckaraufwärts nach Rottenburg führte am linken Ufer entlang durch die Neckarhalde und das Hirschauertor, nach Reutlingen führte anfänglich die Straße über Bläsiberg, erst später wurde die Straße über Jettenburg und Betzingen erbaut. Die Ammertalstraße nach Herrenberg, Calw und Freudenstadt mußte infolge Überschwemmung der Ammer und Versumpfung des Talgeländes vielfach geändert werden.

Die Posterpedition war nach der Trennung vom Poststall anfänglich mietweise untergebracht. Beim Übergang der Post an Cotta wird sie in dem Cottaischen Haus untergebracht worden sein, das sich in der Münzgasse gegen-

[11]) Die berühmte Buchhändlerfamilie Cotta ist seit 1659 in Tübingen ansässig. Von 1732 bis 1734 (Romching war noch im Jahre 1732 gestorben) war die Posterpedition in Händen eines Herrn von Rahden, der aber im letzteren Jahre nach Dußlingen versetzt wurde auf Einspruch des Herzogs, der nicht wünschte, daß ein Nichtwürttemberger die Posterpedition erhielt.

[12]) Im Tübinger Sterberegister lautet der Eintrag wie folgt: Georg Friedrich Conz, gewesener Kauf- und Handelsmann, Spitalpfleger, wie auch Bürgermeister und Kais. Reichsposthalter. † 7. Oktober 1755, 70 Jahre, 4 Monate, 4 Tage alt.

[13]) 6 Pferde mit Schiff und Geschirr zu 850 fl. und 5 Dukaten (1 Dukaten = 5 fl. 45 Kr.). Die Familie Commerell war früher in Tübingen zahlreich vertreten; sie gehörte zur »Ehrbarkeit«, wie denn der Ochsenwirt und später sein Sohn Rat- und Gerichtsverwandter war.

[14]) Mit dem Ausbau wurde schon in den 50er Jahren begonnen.

über der Georgenkirche und der alten Aula (Universität) befand, doch verboten die räumlichen Verhältnisse daselbst die spätere Unterbringung des Poststalls, da in diesem Haus auch die Buchhandlung betrieben wurde. Als die Post an Wölffing übergegangen war, bildete es dessen erste Sorge, wie wir gesehen haben, sich von der lästigen Posthalterei zu befreien; in einer Eingabe, worin er um einen Vorschuß zu einem Hauskauf nachsucht, berichtet er: er habe bei seinem Amtsantritt von seinem Schwiegervater ein Haus zur Miete erhalten, dieses Haus habe er aber an einen seiner Schwäger abtreten müssen, wohne nun im dritten Haus zur Miete und befürchte, solches bald wieder verlassen zu müssen, weil dem Hausbesitzer, Präzeptor Beck, die Unruhe durch die Post beschwerlich falle[15]).

Der Gasthof zum Ochsen in der Schmidtorstraße 6, in dem die Posthalterei von 1788 bis 1805 betrieben wurde und der, wie es scheint, auch eine Zeitlang die Postexpedition beherbergte, besteht als solcher nicht mehr. Es ist ein stattliches, vierstöckiges Haus mit Ställen und Remisen in den weitläufigen Hintergebäuden. Im Jahre 1805 wurde der Poststall in das vor dem Lustnauertor gelegene Gasthaus zur Traube verlegt, gleichfalls ein ansehnliches Gebäude mit ausgedehntem Hof, Stallungen und Schuppen. Dieses Gasthaus hatte der Posthalter Commerell erworben und den Gasthof zum Ochsen an seinen ältesten Sohn Andreas abgetreten. Der alte Commerell wurde im Jahre 1805 vorstellig, die Posthalterei diesem Sohne zu übertragen; bevor jedoch die Verhandlungen hierüber zum Ziele führten, brachten die politischen Ereignisse eine Änderung hervor, infolge deren die Posthalterei in der Traube und in der Hand des zweiten Sohnes Wilhelm verblieb, der dieses Geschäft von seinem Vater erhalten hatte.

Es mag hier ein Vorgang erwähnt werden, der ein grelles Schlaglicht auf die damaligen Zustände in Deutschland wirft. Im Juli 1796 waren die französischen Revolutionsheere unter Jourdan und Moreau in Oberdeutschland eingedrungen und hatten im raschen Lauf die schwachen und unter sich uneinigen Truppen der süddeutschen Fürsten besiegt und sich, wie immer auf reiche Beute bedacht, des Postwesens bemächtigt. Zum Administrator der Posten wurde ein Friedrich Cotta ernannt, der sich durch seinen Aufenthalt in Paris, wie so manche seiner Landsleute, für die französischen Freiheitsideen begeistert, in den Dienst der französischen Republik gestellt hatte. Dieser Cotta war kein anderer als der Bruder des damaligen Buchhändlers Johann Friedrich Cotta, des späteren Reichsfreiherrn Cotta von Cottendorf, des Freundes und Gönners unserer Dichterheroen, und ein Schwager des Tübinger Postverwalters Wölffing. Als im August 1796 dieser Cotta an alle württembergischen Poststellen ein Rundschreiben richtete, es seien ihm Abschriften der Vierteljahrsrechnungen von April bis Juli vorzulegen, um Anhaltspunkte für die Einnahmen der Post zu gewinnen, wurde ihm von Postmeister Fischer in Cannstatt erwidert, daß darüber noch keine Angaben gemacht werden können, weil die Abrechnung verschiedener Ämter fehlen. Gleichwohl schrieb Cotta an den Postverwalter Wölffing in Tübingen unterm 19. August 1796 folgendes: »Da mir Herr Postmeister Fischer auf mein Befragen wegen der Amtsgelder vom 2ten Quartal gesagt hat, die von Tübingen wegen der bisherigen teils Unterbrechung[16]), teils Unrichtigkeit und Unsicherheit der Posten, noch nicht eingesandt worden, so mus ich Dich, lieber Schwager, andurch förmlich auffordern, gedachte Amtsgelder mir unverweilt einzuschicken. Grus und Bruderliebe.«

[15]) In einer Eingabe läßt sich der Ochsenwirt Commerell dahin aus, daß Wölffing in der oberen Stadt wohne, wohin höchst unbequem zu fahren sei.

[16]) Aus einem Bericht Fischers geht hervor, daß am 15. August die Post von Tübingen nach Stuttgart noch ungehindert verkehrte.

Das Schriftstück trägt am Kopfe folgenden Vordruck:

»Freiheit Gleichheit
Stuttgard den der fränkischen und
den 179 der teutschländischen Rechnung
Friedrich Cotta, fränkischer Bürger
Der Franken-Republik General- und Ober-Post-Direktor in Teutschland,
an Post zu«.

Auf Papier von derselben Güte und demselben Format erwidert Wölffing folgendes:

»Freiheit Gleichheit
Tübingen den 4. Fruktidor 4 / 21. August 1796

Anbey die verlangte Rechnung vom 2ten Quartal nebst dem
Ueberschuß und zwar von reittender Post ..... 1 467 fl. 19 Kr.
und von fahrender Post ..... 402 fl. 46 Kr.
zusammen also 1 870 fl. 5 Kr.
Bitte mich zu bescheinen. Postverwalter Wölffing«.

Hierunter steht von der Hand Cottas:

»Obige Rechnung und obige Überschuß-Summen des zweiten Quartals der Station Tübingen dato empfangen zu haben
Stuttgart den 5. Frukt. 4 / 22. August 1796 t: Fr. Cotta«.

Diese bereite und rasche Erledigung des in französischen Diensten stehenden Eindringlings war nur dadurch möglich, daß Wölffing sich in den Dienst Cottas in Stuttgart gestellt hatte und dessen Geschäfte besorgte. Infolge des Vordringens der österreichischen Heere mußte Cotta nach der Schweiz entweichen, bis zur Grenze begleitet von seinem Schwager Wölffing. Die Postgeschäfte in Tübingen versah indessen des letzteren Ehefrau, die Schwester Cottas.

Auf die Aufforderung des Oberpostamts in Augsburg vom 26. August verantwortet sich Cotta, der inzwischen sein Amt ruhig wieder übernommen hatte, am 29. November 1796, daß er schon am 28. Oktober das einverlangte (oben angeführte) Requisitionsschreiben und Quittung an das Postamt Cannstatt eingesandt habe, er entsinne sich nicht, in seinem letzten Bericht vorgegeben zu haben, daß er durch Aufopferung hochfürstlicher Gelder dem höchsten Ärar Vorteile verschafft habe, sondern er habe nur gesagt, daß er nicht für ratsam gehalten, sich der Extradition zu widersetzen, welches klügere Leute als er ebenso gemacht haben würden, und daß ein bereitwillig Zutrauen bewirkendes Betragen von seiner Seite gegen Herrn Cotta ihm in der Folge Gelegenheit verschafft haben würde, zur Verhütung größeren Schadens, als den Verlust des hiesigen zweiten Quartalbetrages, wenigstens *etwas* beizutragen.

Das Oberpostamt bemerkt zu dieser Äußerung, daß Cotta von keinem Amte seinerzeit den Betrag der Rechnung eingefordert, und daß es die feste Überzeugung habe, Wölffing habe den Ertrag mit seinem Schwager geteilt, von dem eine Quittung beizuschaffen ein leichtes gewesen sei. Trotz dieses pflichtvergessenen Verhaltens geschah dem Wölffing nichts. Auch als im Jahre 1798 Gerüchte auftauchten, daß Wölffing in Vermögensverfall gekommen sei und sein Haus, das er mit einem im Jahre 1793 erhaltenen Vorschuß von 2 000 fl. erworben hatte, verkaufen wolle, ja als auch sein ehemaliger Postschreiber Beer im Dezember 1798 eine Anzeige gegen Wölffing erstattet, und als Wölffing fortfährt, in der Ablegung seiner Rechnung säumig zu sein, wird zwar die

Untersuchung seiner Dienstführung durch den Postamtsverweser Reinöhl erwogen, da Fischer in Cannstatt wegen seiner Kränklichkeit nicht in Betracht kam, aber auch diese Kommission wird wieder fallen gelassen, als Wölffing, der von der gegen ihn schwebenden Untersuchung wohl Wind bekommen hat, seine nächste Quartalrechnung rechtzeitig stellt. Wölffing bleibt im Dienst, bis die veränderten Zeitverhältnisse dem taxisschen Postwesen in Württemberg vorläufig ein Ziel setzen. Die fürstliche Postverwaltung mochte ihre Gründe haben, einen Mann, der so einflußreiche Verwandte hatte, in einer politisch bewegten Zeit zu schonen, da ihre Postgerechtsame auf so schwachen Füßen standen, und es zweifelhaft erschien, ob die württembergischen Justizbehörden, die sie hätte in Anspruch nehmen müssen, ihr zu Willen gewesen wären bei dem Widerstreit, der zwischen dem Herzog und dem Fürsten schon damals bestand und sich unter seinem Nachfolger immer mehr vertiefte.

Nach dieser Abschweifung kehren wir zu den sonstigen Postverhältnissen zurück. Das Kurswesen wurde im 18. Jahrhundert weiter ausgebildet, doch hatte dies für Tübingen keine erhebliche Bedeutung. In dem Pachtvertrag von 1775, durch den die württembergische Post in die Verwaltung von Thurn und Taxis überging, war festgesetzt worden, daß die vier Landkutschen dem Fürsten überlassen werden. Dazu gehörte auch die von Stuttgart über Tübingen nach Schaffhausen. Weiter sollten außer den bestehenden Geschwindkutschen wöchentlich ein bis zwei solche von Stuttgart über Tübingen–Balingen–Tuttlingen nach Schaffhausen laufen. Zur Verbindung der Residenz des Konstanzer Bischofs, der in Meersburg seinen Sitz hatte, wurde ein Reitpostkurs (zweimal in der Woche) von Stuttgart über Tübingen–Hechingen–Ebingen–Meßkirch nach Meersburg eingeführt. Ende des 18. Jahrhunderts kamen in Stuttgart an: am Montagabend der Postwagen von Schaffhausen, Montag und Donnerstag die Landkutsche von Tübingen; letztere fuhr am Dienstag und Freitag zurück. Der Schaffhauser Wagen ging Freitags ab. Im Jahre 1790 stellt Postverwalter Wölffing in Tübingen den Antrag, einen täglichen Kurs von Stuttgart über Waldenbuch nach Tübingen einzurichten, um so dem Wettbewerb der Privatboten, die die Geldbeförderung stark betrieben, zu begegnen. Dieser Antrag wurde jedoch abgelehnt.

Zur Beleuchtung der damaligen Zustände im Zeitungswesen diene folgendes. In dem erwähnten Bericht von 1790 beantragt Wölffing u. a. die Einrichtung direkter Briefpakete von Frankfurt, Augsburg und Nürnberg nach Tübingen. Hierzu bemerkt das Oberpostamt, daß dieser Antrag, der von ihm befürwortet wird, auf eine Verbilligung des Zeitungsbezugs, der damals auf Rechnung der Postangestellten ging, abhebe, weil seither das Postamt Cannstatt als Vermittlungsanstalt einen erheblichen Anteil an dieser Gebühr bezogen hatte. Durch diese direkten Briefpakete käme die Vermittlung von Cannstatt für alle von den genannten Postanstalten und über diese bezogenen Zeitungen, die damals die Mehrzahl ausmachten, in Wegfall. Ob dem Antrag entsprochen wurde, ist aus den Akten nicht ersichtlich, doch ist folgendes Beispiel bezeichnend. In Band XVII von Herders Werken, Ausgabe 1806, der den Band IV der Ideen zur Geschichte der Menschheit enthält, findet sich am Schluß eine Anzeige des Morgenblatts für gebildete Stände auf 1807, worin gesagt ist: »Wer diese Zeitung posttäglich zu haben wünscht, kann bei den Postämtern Ulm, Augsburg, München, Schaffhausen, Heidelberg, Frankfurt den halben Jahrgang um 7 fl. 30 kr. bekommen.« Nun ist es auffallend, daß keine württembergische Postanstalt (Ulm war damals noch nicht württembergisch), weder das Hauptpostamt Cannstatt noch das Postamt Tübingen, wo damals die Cottaische Buchhandlung, die Herausgeberin der Werke Herders und des Morgenblatts, eine der be-

deutendsten damaligen Verlagshandlungen Deutschlands, ihren Sitz hatte, den Bezug dieser Zeitschrift vermittelte.

Nachdem das Postwesen mit dem Beginn des Jahres 1806 wieder in den Besitz des gleichzeitig zum Königreich erhobenen württembergischen Staates gelangt war, wurden im Juni 1807 vier Oberpostämter (Kreispostdirektionen) errichtet mit dem Sitz in Biberach (1910 nach Ulm verlegt), Heilbronn, Stuttgart[17]) und Tübingen, an deren Spitze je ein Oberpostmeister stand. Dem Oberpostamt Tübingen waren 17 Postanstalten im Gebiet des oberen Neckars und des Schwarzwaldes unterstellt. Bei der Wiederübernahme der württembergischen Posten durch Thurn und Taxis wurden dem Tübinger Oberpostamt auch eine Zeitlang die hohenzollernschen Poststellen (Gammerdingen, Habstal, Haidkapelle, Haigerloch, Hechingen[18]), Klosterwald und Sigmaringen) zugeteilt. Am Ende seiner Tätigkeit waren ihm folgende 21 Postanstalten unterstellt: Alpirsbach, Balingen, Dettenhausen, Ebingen, Eningen, Horb, Kleinengstingen, Oberndorf, Pfullingen, Reutlingen[19]), Rosenfeld, Rottenburg, Rottweil, Schömberg, Schramberg, Schwenningen, Spaichingen, Sulz, Tuttlingen, Waldenbuch und Wellendingen.

Das Oberpostamt war seit 1812 in der herzoglichen Stallmeisterei untergebracht. Dort befand sich vor Zeiten der Blaubeurer Pfleghof, mit dem auch das Ursulinerinnenkloster (Hafengasse 5) in Verbindung stand. Die Nonnen wohnten in einem Hause jenseits der Ammer, woher das noch bestehende Nonnenhaus seinen Namen hat. Die Stallmeisterei war bei dem großen Brand im Jahre 1789, dem eine Reihe von Häusern in der Nachbarschaft, hauptsächlich in der Hasengasse, zum Opfer fiel, verschont geblieben. In dem Güterbuch (Stadtplan 838) erscheint sie als ein dreistöckiges Wohnhaus mit Waschhaus, Wagenremise und Aufwartwohnung. An der infolge des Brandes entstandenen Neuen Straße und durch ein Hoftor mit dem Postamt verbunden, befand sich ein einstöckiges Gebäude, der Universitätsmarstall. Dieses Gebäude gehörte dem württembergischen Staat und wurde von ihm im Jahre 1835 verkauft. Der Versuch der fürstlichen Postverwaltung, das Gebäude durch Vermittlung Dritter an sich zu bringen, scheiterte daran, daß der Käufer Hauff, mit dem vorher ein Abkommen getroffen worden war, die Übereinkunft nicht einhielt, so daß nachher ein Teil des Marstallgebäudes für 2 300 fl. hinzugekauft werden mußte[20]). Am 21. Oktober 1824, abends 5 Uhr, brach im Postgebäude ein Brand aus, der den Dachstuhl einäscherte und auch sonst großen Schaden anrichtete. Als Täter wurde ein Student Domaier aus Hameln ermittelt, der bei dem in der Mansarde wohnenden Professor Michaelis eingemietet war. Im Jahre 1834 wurden die zum Betrieb dienenden Räumlichkeiten im Erdgeschoß auf Antrag des Oberpostamts einer durchgreifenden Erweiterung unterzogen und die Schalter an die Neue Straße verlegt, wo ein Eingang geschaffen wurde, damit die Postwagen nicht umzuwenden brauchten. Die Erweiterung war dringend notwendig, denn das einzige Postzimmer war noch in dem Zustand, wie es sich im Jahre 1813 befunden hatte; es diente zur Abfertigung der reitenden und fahrenden Posten, als Arbeitsplatz für den Oberbeamten, für vier Expeditoren, für die Briefträger und Packer; außerdem hatten darin der Zollbeamte und sein Adjunkt ihre Geschäfte abzuwickeln, ferner

[17]) Das Stuttgarter O. P. A. führte die Bezeichnung Generalpostamt (später Reichs-General-Oberpostdirektion), ihm waren die drei anderen Oberpostämter unterstellt.

[18]) Im Jahre 1807 war in Hechingen ein württembergisches Postamt.

[19]) Im Jahre 1802 hatte Reutlingen noch keine eigene Postanstalt, sondern nur Boten nach Tübingen und Stuttgart.

[20]) Das an das Postgebäude angebaute Haus Neuestr. 9 ist der noch erhaltene Teil des alten Marstalls.

verkehrten darin zeitweilig die Konduktöre zur Übernahme und Übergabe der ankommenden und abgehenden Posten sowie die zahlreichen Amtsboten.

Im ersten Stockwerk befand sich die Wohnung des Amtsvorstandes, der auch noch zwei Zimmer im zweiten Stock innehatte. Solange die Stelle nicht besetzt war[21]), wurde das erste Stockwerk an Universitätsprofessoren vermietet (Eschenmayer, Conz, Dorner, eine Zeitlang wohnte auch der Oberjustizassessor Wächter im Postgebäude). Das zweite Stockwerk war an den Postbeamten Hauff, der Mansardenstock an den Postamtsverweser Maier vermietet. Ausgangs der 30er Jahre wurden sämtliche Wohnungen von Angehörigen der Postverwaltung eingenommen; im ersten Stockwerk befand sich auch das Dienstzimmer des Amtsvorstandes.

Infolge der Verbesserung der Straßen, die sich die Regierung unter König Wilhelm I. (1816 bis 1864) angelegen sein ließ, war die Verwendung leichter Wagen für die Eilposten immer mehr in Aufnahme gekommen, so daß das Oberpostamt in Tübingen nach Frankfurt berichten konnte, »daß die leichte Konstruierung der Eilwagen, die Vermehrung der Postkurse und als Folge hiervon die Teilung des Ladegewichts, die wesentliche Verbesserung der Straßen durch Beseitigung der Steigen, die Annahme des Gewichts eines Reisenden zu 160 Pfund, während in anderen Ländern dafür 120 Pfund angenommen werden, besondere Vorteile für die württembergischen Posthalter seien«.

Die Landkutschen hatten aufgehört, an ihre Stelle waren die Hauderer und Privatboten getreten; die letzteren vermittelten zu bestimmten Zeiten den Frachtverkehr zwischen den Landorten und den Orten mit bedeutenderem Marktverkehr, unter denen Tübingen wegen seiner günstigen Lage im Gebiet des oberen Neckars der wichtigste war. Solange die Posten in taxisscher Verwaltung standen, legte die Regierung trotz der vielfachen Beschwerden der taxisschen Generaldirektion wenig Gewicht darauf, die Hauderer und Boten in ihrem Erwerb zu behindern. Dies wurde anders, als die Post vorübergehend in den Staatsbetrieb übernommen wurde, und insbesondere während der Regierung Friedrichs I. (als König 1806 bis 1816) ging man gegen die Hauderer wegen unerlaubter Beförderung von Sachen, Geldern und Briefen streng vor, so daß es zu Vorstellungen der Landschaft kam. Als mit Verdichtung des Postnetzes und der Verbilligung des Briefportos später die Ursachen wegfielen, hörten die Umgehungen von selbst auf.

Für den Verkehr der Bezirksämter[22]) mit den Schultheißenämtern und Pfarreien bestand die Einrichtung der Amtsboten, die auch den sonstigen Postverkehr vermittelten und in der Woche ein- bis zweimal in die Amtsstadt zu kommen hatten. Noch im Jahre 1849 regt das Oberpostamt Tübingen an, wegen der Belieferung der Wertsendungen nach Landorten für mehrere Gemeinden nur einen Amtsboten aufzustellen, damit derselbe besser bezahlt und aus der Klasse der vermöglicheren Bürger entnommen werden könne, dabei sollten Sendungen mit einem höheren Wert als 25 fl. oder 50 fl. bei dem Postamt abgeholt werden.

Im Jahre 1819 bestanden in Tübingen Postverbindungen nach Stuttgart, nach Schaffhausen und nach Hornberg, das einige Zeit württembergisch war und wohin schon in den 80er Jahren des 18. Jahrhunderts eine Verbindung über Rottenburg, Horb, Sulz, Oberndorf und Schramberg geplant worden war. Weiter war ein Postkurs nach Herrenberg und Calw einerseits, nach Reutlingen

[21]) O. P. M. v. Hoff war seit 1822 zur Generalpostdirektion in Frankfurt abgeordnet, von 1822 bis 1839 war seine Stelle unbesetzt; die Amtsverweserei führte der Postoffizial, spätere Hauptpostamtssekretär Maier, der im Jahre 1839 zum O. P. M. vorrückte.

[22]) Oberamt, Oberamtsgericht, Kameralamt, Dekanat.

und Metzingen anderseits vorhanden. Im Jahre 1807 wurde ein Eilwagen zwischen Stuttgart und Tübingen eingeführt, der wöchentlich zweimal verkehrte, das eine Mal über Waldenbuch, das andere Mal über Neckartailfingen und Reutlingen. Dieser Kurs lief von 1823 an täglich. Im Jahre 1834 wurde außer dem Eilwagen ein täglicher Briefpostkurs zwischen Stuttgart und Schaffhausen über Tübingen eingerichtet. Vom 1. Januar 1837 an verkehrte auf der Strecke Tübingen–Ulm ein Packwagen, der später in einen dreimal wöchentlichen Eilwagen umgewandelt wurde, über Reutlingen–Metzingen und Urach; er hatte in Metzingen Anschluß an den Eilwagen Stuttgart–Friedrichshafen. Der Eilwagen Stuttgart–Schaffhausen lief von 1837 an täglich, daneben verkehrte von 1848 an ein täglicher Eilwagen Stuttgart–Tübingen. Die Reitpost (seit 1. November 1845 Eilwagen) Calw–Tübingen wurde vom 1. Mai 1839 an dreimal in der Woche abgefertigt und erhielt in Herrenberg Anschluß an den Stuttgart–Freudenstädter Postwagen. Die Verbindung nach Hornberg wurde ebenfalls auf drei Kurse in der Woche gebracht. Am 1. November 1845 wurde der Kurs Tübingen–Ulm in einen täglichen Eilwagenkurs Herrenberg–Tübingen–Ulm umgewandelt; vom 1. Januar 1845 an verkehrte der Postkurs Stuttgart–Schaffhausen täglich zweimal[23]).

Diese beträchtliche Vermehrung nicht nur in der Zahl der Postkurse, sondern auch in der Zahl der Fahrten und in der Verbesserung der Einrichtungen (überall Eilwagen) zeugt von der Rührigkeit der fürstlichen Postverwaltung in der richtigen Erkenntnis, daß dadurch der Verkehr geweckt wurde. Aber durch die lange Friedenszeit waren auch Handel und Wandel zur Blüte gelangt, nicht zum wenigsten durch Gründung des Zollvereins, und schon erschienen Anzeichen (Eisenbahnen, einheitliches Briefporto), die den Verkehr in neue Bahnen lenken und ihm einen bis dahin nicht erlebten Aufschwung geben sollten. Alle diese Veränderungen hatten Einfluß sowohl auf den Posthaltereibetrieb als auch auf den Personalstand des Postamts in Tübingen.

Wir haben gesehen, daß die Posthalterei in die Traube verlegt worden war, und daß der Posthalter die Übertragung an seinen ältesten Sohn betrieben hatte. Bevor dieser Wunsch wegen der entgegenstehenden Rechte des Postverwalters Wölffing erledigt werden konnte, war infolge der Übernahme der Post durch den Staat eine andere Sachlage entstanden. Wir überspringen einen Zeitraum von mehr als 20 Jahren und finden, daß nach dem Ableben des Poststallmeisters[24]) Wilhelm Commerell (des zweiten Sohnes des Posthalters Andreas Commerell) der Witwe die Posthalterei vorläufig belassen wird, und zwar mit Rücksicht auf den guten Zustand des Poststalls und auf die hierzu vorzugsweise geeignete Lage und Einrichtung des Gasthauses zur Traube. Erst im Jahre 1846, als die Witwe den Betrieb und die Wirtschaft an ihren ältesten Sohn Wilhelm (1812 bis 1895) abgibt, wird dieser zum königlichen Poststallmeister ernannt. Dieser Wilhelm Commerell ist der letzte Poststallmeister in Württemberg gewesen. Gern hat der alte Herr, den ich persönlich noch kannte, in guter Stunde aus dem reichen Schatze seiner Erinnerungen geschöpft, und es war spannend, ihm zuzuhören. Stieg doch die Romantik des von den Dichtern und Malern in Wort und Bild so vielfach verherrlichten Zeitalters der Postkutsche vor dem geistigen Auge auf. Daß der Betrieb groß war, bewiesen die geräumigen Stallungen, in denen nach den Erzählungen Commerells bis zu 82 Pferde[25]) gestanden haben sollen. In der Tat mag sich in alten Zeiten im Frühjahr und an Spätherbst-

[23]) Denkschrift von Weber, Post und Telegraphie in Württemberg, Stuttgart 1901.

[24]) Diese Amtsbezeichnung, der eine königliche Ernennung zugrunde liegt, hatten die Posthalter am Sitze von Oberpostämtern.

[25]) Ob die angegebene Zahl vielleicht zu hoch gegriffen ist, möchte ich dahingestellt sein lassen.

tagen ein buntes Bild entrollt und ein lebhaftes Treiben entwickelt haben, wenn zu mitternächtiger Stunde[26]) Wagen um Wagen unter Posthornton und Peitschengeknall in den weiträumigen Posthof einfuhr, seinen Inhalt, Reisende und Gepäck, entleerte, wenn der flackernde Schein der Laternen und Fackeln ein unheimliches Licht auf die Menschen, auf Wagen und Gepäck warf und die »Herren«, wie in Tübingen die Studenten allgemein bezeichnet werden, unter vielen Worten und Begrüßungen in echt schwäbischer Gemütlichkeit von ihren Wirten in Empfang genommen wurden.

Beim Übergang in die württembergische Verwaltung wurde dem Postverwalter Wölffing das Oberpostamt mit dem Titel und Rang eines Oberpostmeisters übertragen[27]). Sein Nachfolger seit 1812 war ein Herr v. Hoff, der, wie erwähnt, im Jahre 1822 zur Generalpostdirektion nach Frankfurt einberufen wurde und als Rat dort verblieb. An seiner Stelle führte die Geschäfte der Hauptpostamtssekretär Maier, der im Jahre 1842 als Hauptpostmeister nach Stuttgart versetzt wurde. An seine Stelle trat der Oberpostmeister Bienz. Im Jahre 1823 bestand das Personal des Oberpostamts, das auch den Betriebsdienst zu besorgen hatte, außer dem Vorstand aus den Offizialen Maier (Amtsverweser) und Hauff, dem Poststallmeister Commerell und 2 Kondukteuren[28]). Im Jahre 1833 war neben den beiden Offizialen noch 1 Praktikant beschäftigt. Im Jahre 1841 wird auf Antrag des Oberpostamts das untere Personal auf 1 Briefträger, 2 Briefträgergehilfen, 1 Packer, 1 Packergehilfen und 1 Bürodiener festgesetzt; im Jahre 1848 wird ein dritter Briefträgergehilfe zugeteilt. An Besoldung erhielten die angestellten Diener jährlich 300 bis 400 fl., die Gehilfen 120 bis 200 fl. Außer einem Kleidergeld von jährlich 20 fl. bezogen die Briefträger und Packer Gebühren für die Belieferung von Zeitungen und Reisegepäck.

Im Jahre 1851 waren bei dem Postamt folgende Beamte vorhanden: Oberpostmeister Bienz, die Oberpostamtssekretäre Brotbeck, Gmelin, Sartor, die Assistenten W. Probst und Bacmeister. Der Oberpostmeister bezog 1 400 fl. Gehalt, 300 fl. Funktionszulage, 10 fl. Entschädigung für den Verlust der Portofreiheit; die Sekretäre hatten ein Gehalt von 1200 fl., 1000 fl. und 700 fl., die Assistenten ein solches von 500 fl. Außerdem waren 7 untere Beamte im Ortsdienst und 4 Postkonduktöre zugeteilt. Im Jahre 1853 werden noch 2 Praktikanten mit je 1 fl. Taggeld aufgeführt.

Doch damit sind wir schon in eine neue Zeit eingetreten. Durch das Aufkommen der Schienenwege und nicht zum wenigsten durch die beharrliche Weigerung der fürstlichen Postverwaltung, den Wünschen der Bevölkerung auf Herabsetzung des Briefportos entgegenzukommen, die in den Landständen ihren lauten Widerhall fanden, war die Stellung der taxisschen Post in Württemberg allmählich unhaltbar geworden, so daß nach mancherlei schwierigen Verhandlungen die Post vom 1. Juli 1851 an wieder in die Verwaltung des Staates, unter Entschädigung des Fürsten von Thurn und Taxis, überging. Der Übergang hatte für Tübingen die unmittelbare Folge, daß das Oberpostamt aufgehoben wurde. Der Oberpostmeister Bienz verblieb als Vorstand des Postamts. Auf ihn folgten Jäger (1861 bis 1887), der vorher Briefpostinspektor in Stuttgart

[26]) Die Wagen von Stuttgart kamen nach einem Bericht des Oberpostamts, in dem um Personalerhöhung nachgesucht wird, in der Regel um Mitternacht an.

[27]) Wölffing wechselt im Jahr 1812 mit Herrn von Hoff, der von Biberach nach Tübingen versetzt wurde.

[28]) Die Briefträger sind hier nicht besonders aufgeführt. Die Konduktöre hatten die Posten zu begleiten, den Reisenden die Plätze anzuweisen, für die Ordnung unterwegs sowie für die gesicherte Verwahrung des Reisegepäcks und der Postsachen zu sorgen und wegen etwaigen Vorspanns Vorkehr zu treffen.

und Oberpostmeister in Ulm gewesen war, Kelber (1887 bis 1904) und Veil (1905 bis 1914), sie wurden sämtlich in den Titel und Rang eines Postrats eingesetzt. Der jetzige Vorstand des Amts I (Krämer) befindet sich in der Ratsklasse.

Das Postamt verblieb in dem Gebäude des Oberpostamts (Neue Str. 7), dessen Diensträume noch im Jahre 1851 erweitert wurden. Im Jahre 1857 wird ein Telegraphenbüro errichtet, das im ersten Stockwerk untergebracht und mit einem Postassistenten besetzt wird. Infolge der Weiterführung der Bahnlinie Stuttgart–Plochingen–Reutlingen bis Rottenburg, deren Eröffnung

Altes Oberpostamt nach dem Umbau im Jahre 1834. Im Hintergrund rechts das Poststübchen.

am 15. Oktober 1861 erfolgte, war, der damaligen Übung entsprechend, sowohl das Telegraphenamt als auch das Postamt auf den Bahnhof zu verlegen, doch wurde die Verlegung des Postamts erst am 1. November 1862 vollzogen. Im Juli 1861 berichtete der Rektor der Universität an das Kultusministerium, daß es zweckmäßig wäre, in dem durch die Verlegung des Postamts frei gewordenen Postgebäude Wohnungen für Universitätsbeamte einzuräumen. Nach dem Umzug wird auf Verlangen des Gemeinderats ein »Aufgabestadtpostbüro« (Stadtpoststelle) eröffnet. Diese Annahmestelle hatte nur beschränkte Dienststunden und Annahmebefugnisse[29]) und wurde anfänglich durch einen älteren Sekretär,

[29]) Es konnten nur Pakete bis 5 Pfund Gewicht angenommen werden. Die Frau Stadtschultheiß besorgte den Betrieb selbst, ihre Magd verbrachte die Post in einem bedeckten Korbe viermal werktäglich zum Postamt auf dem Bahnhof.

dem ein Bürodiener zugeteilt war, vom 1. November 1866 bis Ende Oktober 1877 durch eine verwitwete Frau Stadtschultheiß Vogel versehen, die eine Belohnung von 400 fl. und 80 fl. Entschädigung für den sonstigen Aufwand und die Beförderung der Postsachen nach dem Bahnhof erhielt. Die Stadtpost war zuerst nicht im Erdgeschoß des Postamts, sondern in dem sogenannten »Poststübchen« (früher Warteraum für die Reisenden), einem Häuschen untergebracht, das von dem alten Marstall stehen geblieben war. In dem hierneben beigegebenen Bilde, welches das Postgebäude aus der Zeit nach dem Umbau vom Jahre 1834 darstellt, ist das Poststübchen rechts zu einem Teile sichtbar. Erst im Herbst 1877 wird der Betrieb dieser Stadtpoststelle erweitert, sie wird in das Erdgeschoß des Postgebäudes verlegt, mit einem Postsekretär als Vorstand und mehreren Hilfsbeamten besetzt; das bisherige Poststübchen wird Wartezimmer und später an Private vermietet.

Am 7. Februar 1863 erfolgt die Übergabe des Postgebäudes in die Verwaltung des Kameralamts; später findet sich dort neben den Wohnungen der Universitätsangehörigen noch das Bezirksbauamt (einschließlich der Dienstwohnung des Bauamtsvorstandes) untergebracht. Die Vorstandstelle der Bahnstation wurde dem Oberpostmeister Jäger übertragen, der nach Weiterführung der Bahn auch die Beaufsichtigung des Bahnbetriebs mit dem Titel eines Betriebsinspektors zugewiesen erhielt, so daß Tübingen längere Zeit hindurch für die Bahn dieselbe Bedeutung gewann, die es vordem bei der Post eingenommen hatte.

Der Schwerpunkt der Postkurse war für den südwestlichen Teil von Württemberg durch die Eisenbahnen eine Zeitlang von Stuttgart nach Tübingen verlegt worden, da die Kurse nach Schaffhausen aufhörten; an deren Stelle traten solche von Tübingen über Balingen–Rottweil nach Tuttlingen. Die Hornberger Wagen liefen nur noch bis Schramberg durch. Außerdem ging ein Kurs nach Calw über Herrenberg und nach Waldenbuch über Bebenhausen und Dettenhausen, wohin eine neue Straße gebaut worden war. Von allen diesen Kursen blieben schließlich nur noch der Dettenhauser und Herrenberger Wagen bestehen, auch der letztere kam mit der Bahneröffnung in Wegfall. Seit Juli 1911 wird an Stelle des Dettenhauser Kurses ein Kraftwagen (der vom 1. Oktober 1913 an in Staatsbetrieb überging) bis Degerloch geführt, so daß auf diese Weise eine unmittelbare Postverbindung mit Stuttgart hergestellt ist[30]).

Die Landpost war im Jahre 1864 durch die Übernahme eines Teiles der seitherigen Amtsboten neu geregelt worden. Es wurden Boten für die Bezirke Immenhausen, Kusterdingen, Pliezhausen, Pfrondorf, Nommelsbach und Walddorf aufgestellt, die zu Fuß oder mit Fuhrwerk täglich nach Tübingen kommen mußten. Durch die Errichtung von Postanstalten und durch Neueinteilung der Bezirke änderte sich im Laufe der Zeit die Zahl der Boten und der Bezirke, so daß im Jahre 1886 nur noch 6 Boten, und zwar von Derendingen, Hagelloch, Immenhausen, Kusterdingen, Pfrondorf und Walddorf nach Tübingen, zugeteilt waren. Gegenwärtig sind es nur noch 2 Boten, und zwar je 1 von Hagelloch und Kusterdingen (mit dem Nebenbezirk Wankheim), die nach Tübingen kommen.

Die Einführung von Postablagen, den späteren Postagenturen, mit denen im Jahre 1858 der Anfang gemacht wurde, hatte zur Folge, daß eine größere Zahl solcher Poststellen dem Postamt Tübingen unterstellt wurde. Gegenwärtig sind es 12 Postagenturen. Mehreren unter ihnen ist ein mehr oder minder großer Landbezirk zugeteilt.

[30]) Vorübergehend war auch ein Privatkraftwagenkurs seit 1. 10. 13 von Nürtingen durch das Neckartal bis Tübingen im Betrieb, der aber mit Kriegsausbruch eingestellt wurde.

Die der Post zugewiesenen Diensträume im Bahnhofgebäude waren im Laufe der Zeit viel zu klein geworden, was sich besonders fühlbar machte, als im Jahre 1887 ein Wechsel in der Person des Amtsvorstandes eintrat. Die damalige Generaldirektion richtete deshalb ihre Absicht darauf, das frühere Postgebäude in der Stadt zur Unterbringung des Hauptpostamts nutzbar zu machen, zu welchem Zweck es am 1. Oktober 1888 wieder in die Verwaltung der Post überging. Im Jahre 1889 wurde es völlig umgebaut (vgl. die eingefügte Abbildung); in der Neuen Straße wird auf dem Platze des früheren Marstalls ein weiterer Flügel mit 3 Stockwerken angebaut, dem auf der Hofseite gegen Westen ein einstöckiger Anbau zur Aufnahme der Kassenstelle und ein Schuppen zur Unterbringung der Fahrzeuge angefügt werden. Der Schaltereingang wird in die Hafengasse verlegt, wo sich auch die Durchfahrt befindet, die zugleich zum Treppenhaus führt. Der Betrieb wird am 21. Januar 1890 in die Stadt ver-

Das alte Posthaus nach dem Umbau im Jahre 1889.

legt und auf dem Bahnhof eine Zweigstelle[31]) errichtet. Da die gewonnenen Räume für den Betrieb nicht alle erforderlich sind, werden in den oberen Stockwerken 4 Wohnungen, darunter die Dienstwohnung des Oberpostmeisters und des Telegraphenverwalters, eingerichtet, doch hält diese Benutzungsweise nicht lange vor. Am 8. August 1892 wird die allgemeine Telegraphenanstalt (Umschaltestelle) eröffnet, mit welcher der Telegraphenbetrieb verbunden ist[32]). Im Jahre 1903 gilt es für die neu errichtete Telegrapheninspektion (jetzt Telegraphenbauamt) Raum zu schaffen, nachdem schon früher ein Beamter und ein Aufseher für den technischen Telegraphenbetrieb zugeteilt worden waren. Weitere Raumbedürfnisse waren im Laufe der Zeit aufgetreten bei der Fernsprechstelle, am Schalter und im sonstigen Betriebs- und Verwaltungsdienst, so daß schon im Jahre 1904 ein Umbau der Gelasse im Erdgeschoß vorgenommen werden mußte, wobei gleichzeitig die Zentralheizung eingerichtet wurde. Die Telegrapheninspektion wurde im zweiten Stockwerk des Neubaus untergebracht.

Seit Anfang des Jahres 1904 wird zur Paketbestellung Pferdekraft verwendet.

[31]) Vorübergehend (1905 bis 1912) als selbständiges Postamt II betrieben.

[32]) Übrigens ist schon anläßlich der Verlegung der Telegraphendienst im Hauptpostamt eingerichtet worden.

Es würde zu weit führen, alle die einzelnen Stufen der Entwicklung der Personalverhältnisse im Zusammenhang mit der Zunahme des Verkehrs und der Erweiterung der Dienstaufgaben hier zu schildern. Doch mögen der Vollständigkeit halber einige Zahlen angeführt sein. Es betrug die Zahl

im Jahre		Tausende		Tausende
1889	der Briefe,	abgehend: 1 095,	ankommend:	1 342,
1912[33])	» » ,	» 3 810,	»	3 168,
1889	» Pakete,	» 68,	»	83,
1912	» » ,	» 141,	»	210,
1889	» Zeitungen,	» 316,	»	542,
1912	» » ,	» 431,	»	1 025.

Der Kassenumsatz, der im Jahre 1889 noch etwa ½ Million Mark monatlich betrug, beläuft sich jetzt auf mehr als 30 Millionen Mark im Monat. Dem Postamt waren im Jahre 1890 neben dem Vorstand 11 Hilfsbeamte und 20 untere Beamte zugeteilt. Im Jahre 1906 waren es 29 Beamte und Beamtinnen und 33 untere Beamte, im Jahre 1914 40 und 41, im Jahre 1921 61 Beamte und Beamtinnen und 64 untere Beamte (worunter 3 Kraftwagenführer).

Aus den vorstehenden Zahlen ist zu entnehmen, daß ein erheblicher Paketversand in Tübingen nicht vorhanden ist, wie denn größere Betriebe fehlen, wenn sich auch seit Errichtung des Stauwerks (1902), das die Wasserkräfte des Neckars nutzbar macht, allmählich mehr Industrie (Verarbeitung von Holz, Metallen und Textilstoffen) ansiedelt. Früher waren neben der Weinbau und Landwirtschaft treibenden Bevölkerung und den Handwerkern hauptsächlich das Buchgewerbe (Druck, Verlag und Sortiment) und die Feinmechanik vertreten, die sich mit der Herstellung wissenschaftlicher Instrumente beschäftigt und zum Teil einen weitreichenden Ruf genießt. In der Zahl des zugeteilten Personals spiegeln sich nicht nur das Anwachsen des Verkehrs und die Verminderung der Dienststundenzahl, die die Neuzeit gebracht hat, sie ist vielmehr hinsichtlich des Beamtenbedarfs auf einen neuen Dienstzweig, den Fernsprechverkehr, zurückzuführen, der in der verhältnismäßig kurzen Zeit seines Bestehens so viele Kräfte beansprucht, daß in demselben mehr Beamte beschäftigt sind als im eigentlichen Postbetriebsdienst, und der sowohl auf der Ausgaben- als auch auf der Einnahmenseite allmählich eine überragende Rolle einnimmt. Zur Zeit werden 31 Beamtinnen im vereinigten Telegraphen- und Fernsprechdienst beschäftigt, monatlich gelangen 10 000 Telegramme zur Bearbeitung, an Ortsgesprächen werden 180 000, an Ferngesprächen 25 000 Stück im Monat vermittelt; die Zahl der Teilnehmeranschlüsse beläuft sich auf 550 mit 292 Nebenanschlüssen.

Die mangelhaften Lichtverhältnisse in dem von engen Straßen umgebenen Postgebäude, die auch durch die geringe Stockwerkhöhe des Erdgeschosses bedingt waren, drängten schon lange auf eine Änderung. Nachdem auch durch Hinzunahme aller Dienstwohnungen zu Betriebs- und Verwaltungszwecken — mit Ausnahme derjenigen des Amtsvorstandes und des Hauswarts — den immer dringender auftretenden Bedürfnissen nicht Rechnung getragen werden konnte, mußte an Abhilfe gedacht werden. Seit 1906 ruht die Erörterung wegen der Verlegung des Postamts nicht mehr und schon im Jahre 1908 wird ein erster Entwurf für die Errichtung eines Postgebäudes am Bahnhof aufgestellt, der indessen nicht zur Ausführung kommt. Im Eisenbahnbaugesetz zum Haushalt für 1913/14 wurde für den Bau eines Posthauses am Bahnhof die Summe von 200 000 ℳ gefordert mit der Begründung, daß die Eisenbahnverwaltung die

[33]) Letztes Jahr, aus dem eine ausführliche Statistik vorliegt.

Posträume auf dem Bahnhof dringend bedürfe und daß, nachdem auch die Räume im Hauptpostamt unzulänglich geworden seien, aus Betriebsgründen der Bestelldienst an den Bahnhof zu verlegen sei. Es sei mithin das einfachste, nach dem Vorgang in anderen Städten, das Hauptpostamt am Bahnhof zu erstellen und in der Stadt eine Zweigstelle zu errichten. Der Telegraphen- und Fernsprechdienst wäre in der Stadt zu belassen. Die Vorlage wurde von den Landständen genehmigt, der Bau verzögerte sich jedoch durch den Kriegsausbruch. Endlich im August 1919 konnte trotz der ungünstigen Zeitverhältnisse mit dem Bau begonnen werden. Das Bauwesen, das auf einem von der Stadtgemeinde und der Eisenbahnverwaltung erkauften Gelände erstellt wurde, befindet sich an der Ecke der Karls- und Bahnhofstraße. Ende Oktober 1921

Das neue Postgebäude am Bahnhof.

konnte in dem neuen Gebäude, von dem eine Abbildung beigefügt ist, der Betrieb aufgenommen werden; trotz der teuren Zeit ist alles auf das zweckmäßigste eingerichtet.

Im Erdgeschoß ist ein zu Bauzwecken sehr geeigneter Sandstein, der in der Nähe (Dettenhausen) gewonnen wird, verwendet, die oberen Geschosse haben Verputz, das Dachgeschoß ist Holzfachwerk. Zum inneren Ausbau diente Eisenbeton; obgleich der Innenraum des Erdgeschosses in der Hauptsache hohl ist, konnte doch von Tragsäulen abgesehen werden. Das Gebäude enthält im Erdgeschoß einen großen Saal, der durch eine Zwischenwand in je einen Raum für die Fahrpost und für die Briefpost abgeteilt ist, derart, daß die Schalter, die ihrem Zweck entsprechend jeder für sich ausgebildet sind, ihrer Bestimmung gemäß im Briefpost- und im Fahrpostraum angelegt sind. Den Schaltern vorgelagert ist die in lichten Farben gehaltene Schalterhalle mit Oberlicht, die sich in einen Vorplatz mit Abholfächern und Spätlingschalter und in die eigentliche Schalterhalle gliedert, die durch eine Windfangtür betreten wird. Über dem

Schaltereingang ist als einziger bildnerischer Schmuck in Stein ein Postillion hoch zu Roß mit fliegendem Mantel, umrahmt von den Wappen des Reichs, des Landes und der Stadt, angebracht. Im Erdgeschoß befinden sich noch Zimmer für die Aufsicht, Nebengelasse als Erfrischungsräume und Kleiderablagen. In den Untergeschossen sind Lagerräume für das Telegraphenbauamt und für die Zentralheizung (Warmwasserheizung) vorgesehen. Unter der angebauten Kraftwagenhalle liegt der Benzinkeller. Im ersten Stockwerk, das durch eine Treppenanlage von der Karlstraße aus erreicht wird, befinden sich die Kasse, die übrigen Kanzleien und ein Briefträgersaal. Der letztere wird vom Fahrpostraum aus durch eine Wendeltreppe und einen Aufzug erreicht. Zwischen dem Erdgeschoß und dem ersten Stock ist ein kleineres Zwischengeschoß für Lagerräume eingebaut. In dem oberen Geschosse sind drei Familienwohnungen und vier Übernachtungszimmer für das Bahnpostpersonal eingerichtet. Telegraph und Fernsprecher sind im alten Gebäude verblieben. An der Seite der Bahnhofstraße führt eine Toreinfahrt in einen geräumigen Hof, der durch Auffüllung gewonnen wurde (das Gebäude steht in einem alten Rinnsal des Neckars) und auf der Westseite durch eine Mauer mit Böschung abgeschlossen ist. Die linke Hofseite wird durch den Wagenschuppen, die nordöstliche Seite durch die Kraftwagenhalle mit Schmiede, Werkstätte und Führerraum eingenommen. Ohne hervortretende Stilform paßt sich das Gebäude, das einen prächtigen Ausblick auf die stattlichen Alleen des Neckargeländes und den Schloßberg gewährt, in das Stadtbild doch gut ein.

Dreißig Jahre Töchterhort.

Der Töchterhort, Stiftung für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten, hat vor kurzem den Verwaltungsbericht für das Geschäftsjahr 1920 veröffentlicht. Die im Jahre 1890 begründete Stiftung kann jetzt auf eine dreißigjährige erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken. Ihr anfängliches Grundvermögen von 109 089 ℳ hat sich bis zum Ablauf des Geschäftsjahrs 1920 auf 2 619 855 ℳ (einschließlich des Bestandes von 68 673 ℳ bei den Bezirksausschüssen) erhöht.

An der ersten Sammlung von Beiträgen im zweiten Halbjahr 1890 haben sich 57 852 Angehörige der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung beteiligt, und zwar 22 286 Beamte mit 72 758 ℳ und 35 566 untere Beamte mit 36 331 ℳ. Die Zahl der Spender mit laufenden Beiträgen hat sich seitdem auf 155 257 mit 286 383 ℳ erhöht, davon 66 593 Beamte des höheren und mittleren Dienstes mit 153 454 ℳ und 88 664 Beamte des unteren Dienstes mit 132 929 ℳ. Von allen Beamten im früheren Reichs-Postgebiet (also ohne Bayern und Württemberg) sind 58,0 v H mit laufenden Spenden beteiligt; der Jahresdurchschnittssatz der laufenden Spenden betrug 1920 1 ℳ 84 Pf. gegen 1 ℳ 32 Pf. im Jahre 1913.

Außer den laufenden Beiträgen sind 1920 rund 33 192 ℳ einmalige Spenden und 9 395 ℳ an besonderen Zuwendungen zu verzeichnen, die erkennen lassen, daß sowohl in der Beamtenschaft wie auch von der Verwaltung fernstehenden Personen und Gesellschaften des Töchterhorts bei besonderen Gelegenheiten in steigendem Umfang gedacht wird.

An den Einnahmen der Stiftung im Jahre 1920 an laufenden Beiträgen, einmaligen Spenden und besonderen Zuwendungen sind die Bezirksausschüsse wie folgt beteiligt:

Bezirksausschuß	Laufende Beiträge von Spendern	Laufende Beiträge Betrag ℳ	Laufende Beiträge Betrag Pf.	Einmalige Spenden ℳ	Einmalige Spenden Pf.	Besondere Zuwendungen ℳ	Besondere Zuwendungen Pf.
Aachen	1 368	3 323	58	405	65	—	—
Berlin I (O.P.D.)	9 844	17 331	84	4 469	53	50	—
Berlin II (R.P.M.)	409	1 644	30	54	50	190	—
Braunschweig	2 461	4 212	56	83	50	—	—
Bremen	2 065	3 605	37	317	3	46	11
Breslau	8 620	24 471	98	1 726	4	6 154	35
Cassel	3 100	5 706	5	1 094	—	—	—
Chemnitz	5 475	7 370	65	498	11	—	—
Coblenz	2 070	3 613	93	217	36	—	—
Darmstadt	4 406	6 795	63	531	74	—	—
Dortmund	6 425	12 058	92	789	35	55	52
Dresden	6 644	9 318	58	641	65	—	—
Düsseldorf	12 021	21 833	59	2 163	83	—	—
Erfurt	6 109	9 973	6	691	26	—	—
Frankfurt (Main)	5 656	8 810	64	596	99	—	—
Frankfurt (Oder)	4 039	6 071	23	485	86	67	27
Gumbinnen	2 058	5 278	65	594	—	—	—
Halle (Saale)	4 442	7 319	95	837	3	—	—
Hamburg	4 687	8 911	56	443	45	—	—
Hannover	3 959	9 900	25	547	10	51	25
Karlsruhe (Baden)	4 865	6 941	99	1 070	32	—	—
Kiel	3 099	5 665	34	867	82	—	—
Köln	5 833	10 206	55	809	96	—	—
Königsberg (Pr.)	4 192	8 103	93	522	—	—	—
Köslin	2 605	6 049	94	1 514	50	70	72
Konstanz	3 286	6 407	75	950	1	—	—
Leipzig	6 166	10 463	45	2 642	62	95	3
Liegnitz	3 498	5 942	13	420	46	—	—
Magdeburg	3 602	5 844	59	474	82	—	—
Minden (Westf.)	1 995	3 864	57	302	65	—	—
Münster (Westf.)	2 125	4 042	45	3 258	85	—	—
Oldenburg (Oldb.)	1 840	3 377	78	468	45	—	—
Oppeln	3 060	5 302	89	459	55	—	—
Potsdam	4 257	6 425	2	508	99	—	—
Schwerin (Mecklb.)	2 592	4 126	45	50	—	—	—
Stettin	3 712	8 556	48	323	22	—	—
Trier	2 672	6 082	80	142	55	—	—
außerdem Hauptausschuß	—	1 427	3	1 216	67	2 614	44
zusammen	155 257	286 383	46	33 191	42	9 394	69

In den 30 Jahren des Bestehens der Stiftung sind aufgekommen:

Zeitabschnitt	Laufende Beiträge		Einmalige Beiträge		Besondere Zuwendungen		zusammen	
	ℳ	Pf.	ℳ	Pf.	ℳ	Pf	ℳ	Pf.
Bis Ende 1891, einschließlich des Kapitalgrundstocks .	45 812	98	124 790	77	—	—	170 603	75
Kalenderjahr 1892	74 254	40	13 137	32	—	—	87 391	72
» 1893	85 455	1	4 130	35	5 836	27	95 421	63
» 1894	87 919	53	5 466	—	7 107	53	100 493	6
» 1895	92 307	52	4 268	92	3 923	8	100 499	52
» 1896	96 428	36	4 975	63	7 664	28	109 068	27
» 1897	99 180	64	6 336	66	3 638	94	109 156	24
» 1898	101 710	38	5 331	64	4 136	20	111 178	22
» 1899	106 281	89	6 731	49	3 319	2	116 332	40
» 1900	113 277	66	5 987	11	4 987	41	124 252	18
» 1901	123 420	54	6 993	53	6 314	81	136 728	88
» 1902	135 874	31	6 940	29	9 838	83	152 653	43
» 1903	146 628	42	7 991	45	4 746	35	159 366	22
» 1904	155 704	17	8 314	87	11 787	85	175 806	89
» 1905	167 560	23	8 072	64	9 935	25	185 568	12
» 1906	182 089	82	14 612	42	6 789	44	203 491	68
» 1907	191 015	79	13 068	89	2 894	71	206 979	39
» 1908	198 607	22	10 628	36	6 238	94	215 474	52
» 1909	202 868	85	24 854	10	6 322	14	234 045	9
» 1910	194 056	83	13 370	60	10 418	6	217 845	49
» 1911	187 092	64	12 648	20	6 048	28	205 789	12
» 1912	195 665	55	9 715	62	4 325	76	209 706	93
» 1913	209 703	94	8 205	99	9 408	18	227 318	11
» 1914	221 890	50	7 479	64	4 698	41	234 068	55
» 1915	217 391	13	4 597	75	3 622	60	225 611	48
» 1916	216 338	77	5 936	27	3 713	23	225 988	27
» 1917	214 325	96	18 016	97	3 446	24	235 789	17
» 1918	218 368	50	15 285	28	4 520	1	238 173	79
» 1919	232 879	64	21 611	82	3 220	7	257 711	53
» 1920	286 383	46	33 191	42	9 394	69	328 969	57
Im ganzen	4 800 494	64	432 692	—	168 296	58	**5 401 483**	**22**
			600 988 ℳ 58 Pf.					

Zu den bisher genannten Einnahmen für 1920 kommen noch die Zinsen vom Kapitalvermögen der Stiftung in Höhe von 109 896 ℳ, so daß sich für 1920 eine Gesamteinnahme von 438 866 ℳ ergibt. Hiernach ist zwar eine erhebliche Steigerung der Spenderbeiträge festzustellen, doch entspricht diese erhöhte Opferwilligkeit nicht dem gestiegenen Einkommen der Spender und der inzwischen eingetretenen Geldentwertung, wie besonders deutlich der bereits obengenannte durchschnittliche Jahresbetrag der einzelnen Spende (1,84 ℳ) erkennen läßt, der sich, an dem Maßstab der heutigen Verhältnisse gemessen, recht bescheiden ausnimmt.

Der Gesamtbetrag der vom Hauptausschuß und von den Bezirksausschüssen im Jahre 1920 gezahlten Unterstützungen beläuft sich auf 299 398 ℳ

= 68,2 v H der Einnahmen, gegen 246 814 ℳ (68,3 v H) im Jahre 1919. Von den gewährten Unterstützungen entfielen im Berichtsjahr 469 Fälle mit 87 941 ℳ auf laufende und 2 877 Fälle mit 211 457 ℳ auf einmalige. Die laufenden Unterstützungen schwanken — abgesehen von wenigen Ausnahmefällen mit ganz geringfügigen Abweichungen nach unten und oben — zwischen 140 und 250 ℳ jährlich; die einmaligen Unterstützungen haben im Durchschnitt 73 ℳ betragen. Diese Summen können bei den jetzigen Lebensverhältnissen nicht mehr als ausreichend bezeichnet werden; ihre Höhe ist jedoch von der Einnahme aus den laufenden Beiträgen und dem Zinsertrag aus dem Kapitalvermögen abhängig. Da der letztere nur eine verhältnismäßig geringe Zunahme erfahren kann, bleibt ohne erhebliche Steigerung der laufenden Beiträge eine wirksame Erhöhung der Unterstützungssummen unmöglich.

Im ganzen sind seit Begründung der Stiftung gezahlt worden:

im Kalenderjahr	aus Mitteln des Hauptausschusses laufende Unterstützungen ℳ	Pf.	einmalige ℳ	Pf.	von den Bezirksausschüssen einmalig ℳ	Pf.	zusammen ℳ	Pf.
1891 (vorbereit. Ausschuß)	—	—	3 302	40	—	—	3 302	40
1892 (vorbereit. Ausschuß bis 2. Nov.)	—	—	3 928	75	—	—	3 928	75
1892 ab 3. Nov.	—	—	999	—	15 521	—	16 520	—
1893	6 025	—	4 653	50	28 971	79	39 650	29
1894	9 080	—	4 433	—	34 738	—	48 251	—
1895	10 145	—	6 450	—	36 711	75	53 306	75
1896	14 530	27	8 905	—	38 983	—	62 418	27
1897	18 170	83	8 375	—	40 808	50	67 354	33
1898	19 920	84	10 960	60	42 212	80	73 094	24
1899	20 259	17	14 874	30	42 761	—	77 894	47
1900	22 824	20	15 254	80	45 978	90	84 057	90
1901	25 980	85	15 826	60	48 226	80	90 034	25
1902	28 585	3	16 527	35	54 855	50	99 967	88
1903	31 799	98	18 907	60	60 180	50	110 888	8
1904	35 324	16	21 465	35	62 662	57	119 452	8
1905	38 824	99	23 513	20	72 861	50	135 199	69
1906	41 685	83	25 988	70	79 392	85	147 067	38
1907	43 449	19	28 185	35	85 620	35	157 254	89
1908	47 670	1	28 290	80	89 224	35	165 185	16
1909	51 230	2	28 658	60	95 942	39	175 831	1
1910	54 525	1	27 897	90	92 919	55	175 342	46
1911	57 530	19	29 109	10	91 383	72	178 023	1
1912	58 507	18	27 854	85	95 354	33	181 716	36
1913	61 136	36	28 776	5	98 974	11	188 886	52
1914	65 031	33	40 899	55	96 158	84	202 089	72
1915	68 408	1	43 692	55	103 733	76	215 834	32
1916	70 828	1	45 635	5	104 713	20	221 176	26
1917	71 303	—	44 313	73	106 025	18	221 641	91
1918	87 436	62	36 047	19	101 395	—	224 878	81
1919	85 170	1	41 075	35	120 569	—	246 814	36
1920	87 940	80	51 285	60	160 171	84	299 398	24
zusammen	1 233 321	89	706 086	82	2 147 052	8	4 086 460	79

Die Vermehrung des Kapitalvermögens in den einzelnen Jahren seit Beginn der Stiftung bis Ende 1920 zeigt nachstehende Übersicht:

Kapitalgrundstock (gesammelt bis 20. Oktober 1890)												109 089	ℳ	28	Pf.
bis	Ende	1892	Zugang	117 792	ℳ	17	Pf.,	mithin	Kapital	Ende	1892 ...	226 881	»	45	»
»	»	1893	»	62 267	»	91	»	»	»	»	1893 ...	289 149	»	36	»
»	»	1894	»	59 269	»	16	»	»	»	»	1894 ...	348 418	»	52	»
»	»	1895	»	64 065	»	69	»	»	»	»	1895 ...	412 484	»	21	»
»	»	1896	»	59 896	»	39	»	»	»	»	1896 ...	472 380	»	60	»
»	»	1897	»	55 389	»	58	»	»	»	»	1897 ...	527 770	»	18	»
»	»	1898	»	53 157	»	61	»	»	»	»	1898 ...	580 927	»	79	»
»	»	1899	»	55 446	»	78	»	»	»	»	1899 ...	636 374	»	57	»
»	»	1900	»	62 528	»	32	»	»	»	»	1900 ...	698 902	»	89	»
»	»	1901	»	64 958	»	59	»	»	»	»	1901 ...	763 861	»	48	»
»	»	1902	»	74 973	»	43	»	»	»	»	1902 ...	838 834	»	91	»
»	»	1903	»	76 735	»	60	»	»	»	»	1903 ...	915 570	»	51	»
»	»	1904	»	86 227	»	71	»	»	»	»	1904 ...	1 001 798	»	22	»
»	»	1905	»	86 248	»	41	»	»	»	»	1905 ...	1 088 046	»	63	»
»	»	1906	»	93 266	»	31	»	»	»	»	1906 ...	1 181 312	»	94	»
»	»	1907	»	96 122	»	73	»	»	»	»	1907 ...	1 277 435	»	67	»
»	»	1908	»	95 137	»	19	»	»	»	»	1908 ...	1 372 572	»	86	»
»	»	1909	»	109 691	»	—	»	»	»	»	1909 ...	1 482 263	»	86	»
»	»	1910	»	95 707	»	19	»	»	»	»	1910 ...	1 577 971	»	5	»
»	»	1911	»	86 045	»	30	»	»	»	»	1911 ...	1 664 016	»	35	»
»	»	1912	»	93 160	»	59	»	»	»	»	1912 ...	1 757 176	»	94	»
»	»	1913	»	105 154	»	67	»	»	»	»	1913 ...	1 862 331	»	61	»
»	»	1914	»	82 839	»	50	»	»	»	»	1914 ...	1 945 171	»	11	»
»	»	1915	»	88 648	»	22	»	»	»	»	1915 ...	2 033 819	»	33	»
»	»	1916	»	82 937	»	41	»	»	»	»	1916 ...	2 116 756	»	74	»
»	»	1917	»	91 844	»	40	»	»	»	»	1917 ...	2 208 601	»	14	»
»	»	1918	»	95 537	»	95	»	»	»	»	1918 ...	2 304 139	»	9	»
»	»	1919	»	105 536	»	13	»	»	»	»	1919 ...	2 409 675	»	22	»
»	»	1920	»	141 506	»	56	»	»	»	»	1920 ...	**2 551 181**	»	**78**	».

Ist sonach das Ergebnis der Tätigkeit des Töchterhorts während seines dreißigjährigen Bestehens ein erfreulicher Beweis für die Opferwilligkeit und den Wohltätigkeitssinn in der Postbeamtenschaft und kann die in dieser Zeit möglich gewesene umfangreiche Unterstützungstätigkeit mit Freude und Genugtuung betrachtet werden, so ist anderseits doch nicht zu verkennen, daß das Ziel des Töchterhorts, den in Not befindlichen Waisen verstorbener Reichs-Post- und Telegraphenbeamten durch wirksame Unterstützungen zu helfen, in Zukunft nur noch bei ganz erheblicher Erhöhung der laufenden Beiträge unter Angleichung an das jetzige Einkommen und bei wesentlicher Vermehrung der Spenderzahl erreicht werden kann. Angesichts dieser Sachlage ist die zuversichtliche Hoffnung berechtigt, daß Mitarbeiter und Förderer des Töchterhorts in ihrem Eifer um den weiteren Ausbau der Stiftung nicht erlahmen werden. Der Dank aller Stiftungspfleglinge, der vielen Hunderte vom Schicksal hart geprüfter Waisen ehemaliger Berufsgenossen, wird ihnen sicher sein und ihnen eine stille, aber um so erhebendere Befriedigung dafür bereiten, an dem Weiterbau dieses Liebeswerks mit eigenen Mitteln und Kräften beteiligt zu sein.

Kleine Mitteilungen.

Die nächste Mount-Everest-Expedition. Wie englische Zeitschriften melden, soll im Mai und Juni erneut versucht werden, den Gipfel des Mount-Everest, des höchsten Berges der Erde, zu besteigen. Man wird voraussichtlich am 21. März von Darjiling aufbrechen. Der Leiter der ersten Expedition, Oberst Howard Bury, wird die Führung nicht wieder übernehmen, dagegen werden sich mehrere andere Teilnehmer der ersten Entdeckungsreise dem neuen Unternehmen anschließen. Bei der ersten Besteigung gelang es zwar, etwa 13 000 englische Quadratmeilen des zum größten Teil noch unbekannten Gebirgslandes zu erforschen und genaue photographische Aufnahmen von dem Gebiet zu machen, die Spitze des Berges wurde jedoch nicht erreicht. Diesmal hofft man, bis zum Gipfel vorzudringen. Es ist der neuen Unternehmung nur zu wünschen, daß sich die tibetanischen Behörden und Bewohner ebenso entgegenkommend und hilfsbereit erweisen, wie sie es gelegentlich der ersten Expedition getan haben. Die Kosten der ersten Besteigung beliefen sich auf 5 000 Pfund Sterling. (Die Umschau, 1921, S. 720.)

Vernickeln von Aluminium. Wie früher das Löten, so hielt man bisher das Vernickeln des Aluminiums für unmöglich. Nach einer Mitteilung in dem »Praktischen Maschinenkonstrukteur« hat man neuerdings aber auf mikroskopischem Wege die Wahrnehmung gemacht, daß sich in den durch Ätzen erzeugten Aushöhlungen des Aluminiums auch Nickelniederschläge festzuklammern vermögen. Man ging infolgedessen dazu über, das Aufrauhen mit Sandstrahlgebläse zu versuchen, indem man Sandkörner von passender Größe durch ein Sieb mit 0,2 mm großen Maschen trieb. Der erzielte Nickelniederschlag war zwar nur 0,01 mm stark, widerstand jedoch den angewandten Druck- und Biegeproben. Auch die Befeuchtung mit Seifenwasser nach dem Polieren erzeugte keinerlei Veränderung. Dagegen erwies sich der Nickelüberzug gegenüber der chemischen Einwirkung von kochender 15prozentiger Natronlauge bei einer Dauer von 30 Minuten als zu dünn, und es mußte versucht werden, die Nickelschicht zu verbessern. Bei Verstärkung des Nickelüberzugs war indessen zu befürchten, daß dieser dann den mechanischen Proben nicht standhalten, sondern rissig werden oder gar abblättern würde. Um die notwendige Geschmeidigkeit in den Überzug zu bringen, wurde zunächst ein ganz dünner Nickelniederschlag von 0,006 mm erzeugt, auf diesem eine 0,02 mm starke Kupferschicht angebracht und sodann erst ein 0,05 mm starker Nickelüberzug aufgetragen. Die auf diese Weise hergestellte Vernicklung widerstand den vorerwähnten Proben und war unempfindlich gegen Witterungseinflüsse und die Einwirkungen des Salzwassers. Das Verfahren gestattet daher, Aluminium wie sonstige Metalle mit Zinn zu löten. (Die Umschau, 1921, S. 718/719.)

Eine neue Art der Schweißung ist seit einiger Zeit in England im Gebrauch. Versuche hatten ergeben, daß Kupfer, wenn es in einer Wasserstoffatmosphäre bis zum Schmelzpunkt erhitzt und in flüssigem Zustand mit Eisen in Verbindung gebracht wird, das Eisen wie eine dünne Schicht bedeckt und unter dieser Schicht in das Gefüge des Eisens eindringt. Wird nun das Kupfer in solchen Fällen zwischen zwei dicht nebeneinanderliegende Stücke Eisen gegossen, so stellt es eine unmittelbare Verbindung zwischen den Eisenstücken her und schweißt sie beim Erkalten fest zusammen. Beispielsweise können

auf diese Weise Maschinenteile ohne Schrauben und Niete aneinander befestigt und hierdurch insbesondere Instandsetzungen sehr erleichtert werden. (Die Umschau, 1921, S. 705.)

Die größte Uhr Europas. In Siemensstadt bei Berlin ist während des Krieges eine weithin sichtbare Uhr fertiggestellt worden, die dazu bestimmt ist, den etwa 30 000 Angestellten des Wernerwerks die Zeit anzugeben. Zu dem Zwecke hat man die Uhr auf einem schlanken, viereckigen Turm angebracht, der bei einer Höhe von 75 m alle übrigen Gebäude des Werkes weit überragt und nicht weniger als 18 Stockwerke enthält.

Auf jeder Seite des Turmes befindet sich ein Zifferblatt im Durchmesser von 7 m. Die Zifferblätter bestehen nicht wie gewöhnlich aus vollen Scheiben mit den Stundenzahlen am Rande, sondern nur aus flachen Ringen, auf denen die Stunden durch zwölf helle Kreise auf dunklem Grunde dargestellt sind. Durch jeden hellen Kreis geht ein schwarzer Strich als Durchmesser in Richtung auf den Drehpunkt der Zeiger. Am äußeren Rande des Ringes sind die 60 Minuten der Stunde abgeteilt. Die großen Zeiger sind 3 m, die kleinen 1,75 m lang; jedes Zeigerpaar wiegt 700 kg. Die Uhr ist mit Schlagwerk für volle und halbe Stunden ausgerüstet. Während der Dunkelheit werden die die Stunden und Minuten anzeigenden Marken elektrisch erhellt. Da gleichzeitig die Zeiger leuchtend erglühen, so läßt sich der Stand der Uhr auch bei Dunkelheit auf weite Entfernungen deutlich erkennen.

Das eigentliche Antriebwerk ist zum Schutze gegen die Einwirkungen von Wind und Wetter nicht unmittelbar hinter den Zifferblättern, d. h. den ringförmigen Scheiben, angebracht, sondern in einem geschützten Raume der unteren Stockwerke aufgestellt, von wo aus die Bewegung der Zeiger und der Anschlag der oberhalb des Zeigerwerks aufgehängten Uhrglocke durch elektrische Übertragung erfolgen. Die Bewegung der Zeiger geschieht durch eine einfache Fortschaltvorrichtung, auf die die elektrischen Antriebe einwirken. Der Gang der Uhr wird von einer Uhrzentrale sorgfältig überwacht, die dafür sorgt, daß die Turmuhr stets gleichmäßig geht und die Zeit richtig angibt. Die Überwachungseinrichtung dient auch dazu, sofort die Stelle im Uhrwerk und in der ganzen Anlage anzugeben, wo etwa eine Störung aufgetreten ist.

An Stelle der sonstigen Wendeltreppen hat man im Innern des Turmes einen bis zur Spitze hinauffahrenden Fahrstuhl eingebaut, mit dem man bequem und schnell zu allen Teilen des Uhrwerks gelangen kann.

Der Bau des Turmes und des Uhrwerks ist durch die kriegerischen Ereignisse stark verzögert worden. Dank der Tatkraft aller am Bau beteiligten Personen ist man aber schließlich aller Schwierigkeiten Herr geworden und hat ein Werk aufgerichtet, auf das die deutsche Technik mit Recht stolz sein darf. (Die Umschau, 1921, S. 670/71.)

Nachruf.

Ministerialrat Schracke †.

Am 9. Dezember 1921 ist der im Reichspostministerium angestellte Ministerialrat Karl Schracke im 57. Lebensjahre nach kurzer Krankheit gestorben.

Schracke trat 1886 in den Postdienst, bestand 1895 die höhere Verwaltungsprüfung und wurde 1910 zum Postrat ernannt. Am letzten Feldzug nahm er als Armee-Postdirektor und Feld-Oberpostinspektor teil. In beiden Dienststellungen hat

er Vorzügliches geleistet und sich um das pünktliche Arbeiten der deutschen Feldpost großes Verdienst erworben. Aus seiner Feder stammt das vor kurzem im Verlag der Reichsdruckerei erschienene, auf S. 1 des diesjährigen Archivs besprochene umfassende Werk »Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914/18«.

Im Dezember 1917 wurde Schracke als Hilfsarbeiter in die oberste Postbehörde berufen und 1920 zum Ministerialrat befördert. Zuletzt war ihm das Referat für Landpost- und Postfuhrwesen, Einrichtung von Postanstalten usw. anvertraut.

Seine mit hohen Geistesgaben gepaarte, vorbildliche Pflichttreue, sein gerader Charakter und sein aufrichtiges Wesen sichern ihm ein dauerndes treues Gedenken.

Schriftwerke.

Lehrbuch der französischen Sprache für die deutschen Post- und Telegraphenbeamten. Von O. Sieblist, Abteilungsdirektor bei der Ober-Postdirektion in Dresden. Erster (einführender) Teil. Vierte, verbesserte Auflage. X und 272 Seiten sowie besonders ein »Schlüssel« mit 43 Seiten. Preis geb. (Pappband) 40 M. Verlag und Druck von B. G. Teubner, Leipzig und Berlin 1921.

Von dem bei den Berufsgenossen beliebten Lehrbuch, das zur Vorbereitung auf die Fachprüfungen und zum Erlernen des amtlichen Schriftwechsels durch Selbstunterricht dienen soll, ist soeben der erste (einführende) Teil in neuer, verbesserter Auflage — der vierten — erschienen, der den in der Sekretär- und Verwaltungsprüfung sowie in der künftigen ersten Fachprüfung verlangten Stoff enthält, wenn die französische Sprache als »Nebensprache« gewählt wird. Dem eigentlichen Lehrstoff ist ein besonderer Abschnitt vorausgeschickt: »Wie muß ich lernen?« Der Vermittlung von Fachausdrücken und von Redewendungen für den amtlichen Verkehr, die von Sprachlehrern in der Regel nicht gelehrt werden können und die doch für den Fachmann von außerordentlichem Werte sind, ist in weitgehendem Maße Rechnung getragen dadurch, daß neben den Übungsstücken über Vorgänge des täglichen Lebens stets noch besondere Übungsstücke aus dem amtlichen Verkehr gebracht werden. Um auch das richtige und geläufige Sprechen selbst erlernen zu können, sind die Bezeichnungen für die Aussprache sorgfältig ausgewählt und die Übungsstücke vielfach in Gesprächsform (Frage und Antwort) gekleidet. Auch die Richtigkeit der schriftlichen Übersetzungen aus dem Lehrbuch vermag der Lernende selbst nachzuprüfen, weil dem Buch in einem besonderen Heft ein »Schlüssel« hierzu beigegeben ist. Die Benutzung des Werkes macht also jedes andere Lehrbuch und einen Lehrer der französischen Sprache entbehrlich; es ist überdies im Gegensatz zu den Schulbüchern dem Fassungsvermögen Erwachsener angepaßt, so daß seine Verwendung schneller zum Ziele führt als die von Lehrbüchern für die Schule. Je ein Anhang enthält endlich einen Briefsteller für den amtlichen Schriftwechsel und eine Anleitung zum Erlernen der französischen Sprache im Selbstunterricht mit einem Arbeitsplan und vielen Wiederholungsfragen.

Das Werk war schon bisher nicht nur den jüngeren Berufsgenossen ein zuverlässiges und bewährtes Lehrbuch, sondern auch den älteren ein handliches Nachschlagebuch. Die neue, verbesserte Auflage wird dieses noch in erhöhtem Maße sein.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

-ERR

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 3 Berlin, März 1922

UNIVERSITY OF ILLINOIS APR 1 1922

Inhalt: Ersatz- und Notbeleuchtung, S. 69. — Die Wirtschaftlichkeit von Papier- und Hanfbindfaden, S. 80. — Die Weigerung eines Beamten, den Treueid auf die Reichsverfassung zu leisten, enthält ein Dienstvergehen im Sinne der §§ 10, 72 RBG., S. 84.

Schriftwerke: Strutz, Georg, Dr. jur., Handausgabe des Einkommensteuergesetzes, S. 87. — Nachweis von Aufsätzen, S. 88.

Ersatz- und Notbeleuchtung.

Von Postbaurat Kasten in Berlin.

Obwohl die Knappheit an Steinkohlen in der letzten Zeit[1]) etwas nachgelassen hat, nachdem der Feindbund auf einen Teil der ihm nach dem Abkommen von Spa zustehenden Lieferung verzichtet und auch die Kohlenförderung sich allmählich gehoben hat, sind wir doch noch weit entfernt von der in der Vorkriegszeit allgemein geübten Kohlenwirtschaft. Diese war eine Vorratswirtschaft insofern, als die für den Winter erforderlichen Bestände während des Sommers angesammelt wurden, so daß Verlegenheiten kaum entstehen konnten. Daneben verfolgte man auch wirtschaftliche Ziele: die Benutzung des billigen Wasserwegs zeigte sich in den niedrigen »Sommerpreisen«, die jetzt ganz aufgegeben sind.

Die Vorratswirtschaft begann im Kohlengroßhandel bereits im Frühjahr, weil der Spätsommer oft zu niedrigen Wasserstand hatte; Voraussetzung war natürlich, daß zu dieser günstigen Zeit die Binnenschiffahrt voll ausgenutzt und nicht etwa durch eine gesetzliche Einschränkung der Arbeitszeit behindert wurde. In dem außerordentlich niederschlagsarmen Sommer des Jahres 1921 war der Wasserstand schon im Frühsommer so niedrig, daß die Schiffahrt stark eingeschränkt, auf vielen Wasserstraßen sogar eingestellt werden mußte. Eine Ausnahme machten zwar die Wasserstraßen in der Nähe Berlins, die in ihren zahlreichen seenartigen Erweiterungen und ihren Verbindungen mit großen Landseen (z. B. den großen Seen Mecklenburgs, dem Scharmützelsee usw.) über große natürliche Wasserspeicher verfügen. Im großen und ganzen war aber 1921 die Brennstoffversorgung auf die Eisenbahnbeförderung angewiesen, deren Leistungsfähigkeit sich zwar gegen die Kriegszeit gebessert hat, den Ausfall der Binnenschiffahrt aber bei weitem nicht zu decken vermochte. Mit einer Brennstoffknappheit wird also auch im Winter 1921/22 zu rechnen sein, da die Vorräte nur gering sind und wegen der bevorstehenden Abtretung des kohlenreichsten Teiles von Oberschlesien (86 v H der Gesamterzeugung), der hauptsächlich die Reichshauptstadt mit Steinkohlen versorgte, die Zufuhr abnehmen wird.

Einen unmittelbaren Einfluß übt die Brennstoffversorgung allerdings nur auf die Gasbeleuchtung aus. Diese wird aber von Jahr zu Jahr mehr durch das elektrische Licht verdrängt und hat sich z. B. im Berliner Post- und Telegraphen-

[1]) Im Dezember 1921 drohte wegen des Frostes wieder eine Kohlennot.

betrieb nur noch in wenigen angemieteten Räumen erhalten. Die Sicherheit der Beleuchtung der Posträume wird in der Hauptsache von der öffentlichen Elektrizitätsversorgung abhängig, die in der heutigen Zeit in wenigen Großkraftwerken (Überlandzentralen) zusammengefaßt ist und die man möglichst an der Gewinnungstelle des Brennstoffs oder doch an Stellen mit guten Verbindungen mit den Gewinnungsorten errichtet. Auf diese Weise wird die öffentliche Stromversorgung von den Zufälligkeiten der Kohlenbeförderung zwar unabhängiger als früher; die Entwicklung der Großkraftwerke ist jedoch noch nicht zum Abschluß gekommen, vor allem fehlt vielfach die Möglichkeit, den Bezirk eines gestörten Werkes auf ein benachbartes umzuschalten. Dies gilt in hohem Maße für die Elektrizitätswerke der Reichshauptstadt, bei denen hinsichtlich der Stromart und Stromverteilung noch ein ziemliches Durcheinander herrscht, das auch nach der Bildung der Einheitsgemeinde Groß-Berlin noch kaum geändert worden ist, weil die einzelnen Werke durch vertragliche Verhältnisse und durch die technischen Einrichtungen noch zu sehr voneinander abweichen.

Da die uns hier beschäftigende Frage der Ersatz- und Notbeleuchtung von der Art der öffentlichen Stromversorgung abhängt, seien zunächst die hierauf bezüglichen Verhältnisse in Groß-Berlin kurz geschildert.

Für den Bezirk des alten Weichbildes der Stadt Berlin bestehen drei große Elektrizitätswerke in Oberschöneweide, in Rummelsburg und im Stadtteil Moabit. Sie sind durch Hochspannungsleitungen miteinander verbunden und stellten früher den Strom in eigenen Dampfanlagen her, beziehen ihn jetzt in der Hauptsache aber von dem bekannten Groß-Kraftwerk Golpa-Schornewitz; ihre eigenen Anlagen dienen zur Aushilfe, wenn das Groß-Kraftwerk oder die Leitungen versagen. Der Drehstrom wird unter Herabminderung seiner Spannung den über die Stadt verteilten Unterstellen zugeführt, die ihn in Gleichstrom verwandeln. Einige Vororte, wie Pankow, Reinickendorf, Oberschöneweide, Adlershof, werden unmittelbar mit Drehstrom versorgt. Die Hauptversorgungsleitungen sind Ringleitungen; bei Störungen in einem Hauptwerk oder einem Unterwerk kann der gestörte Bezirk auf andere Werke umgeschaltet werden. Hierbei können kurze Unterbrechungen und auch längere Einschränkungen der Stromzufuhr vorkommen, weil das Umschalten Zeit erfordert und u. U. zu Überlastungen der Leitungen und Stromerzeuger führen kann. An die Hauptversorgungsleitungen sind außer den Umformerstellen die selbständigen Elektrizitätswerke in Neukölln, Cöpenick, Lichtenberg, Weißensee und die Vorortselektrizitätswerke in Steglitz angeschlossen; ganz für sich stehen die Werke in Charlottenburg und Steglitz sowie das Elektrizitätswerk Südwest in Schöneberg.

Hieraus ergibt sich, daß die Stromversorgung in Berlin selbst und in den an die Fernleitung angeschlossenen Vororten von der Brennstoffknappheit an sich kaum berührt wird. Damit ist aber keineswegs gesagt, daß sie sicherer ist als die der selbständigen Vororte; die Erfahrungen haben eher das Gegenteil bewiesen, denn in Berlin ist die Stromversorgung aus Gründen verschiedener Art viel häufiger unterbrochen gewesen als in den selbständigen Vororten.

Die Einrichtung von Ersatz- und Notbeleuchtung ist bei solcher Sachlage für die Sicherstellung des Post- und Telegraphenbetriebs von hoher Bedeutung. Wir haben zwischen zwei Arten von behelfsmäßigen Beleuchtungseinrichtungen zu unterscheiden. Unter Ersatzbeleuchtung verstehen wir eine Beleuchtung, die die Arbeitsbeleuchtung zu ersetzen hat, die also eine Fortsetzung des Betriebs in der früheren Weise, wenn auch unter Einschränkungen, gestattet; im Gegensatz dazu hat die Notbeleuchtung nur die Aufgabe, bei plötzlichem

Versagen der Beleuchtung über die augenblickliche Störung hinwegzuhelfen und u. a. Verwirrungen, Diebstähle usw. zu verhindern; sie gibt daher keine zur Fortsetzung der Arbeit hinreichende Helligkeit, sondern nur eine Art Richtungsbeleuchtung; ihr Platz ist daher vorzugsweise an den Ausgängen und in den Treppenhäusern.

Die Betriebe sind hinsichtlich des Bedürfnisses zur Einrichtung von Ersatzbeleuchtungen, deren Beschaffung und Bereithaltung bei der jetzigen Teuerung erhebliche Kosten verursachen, verschieden geartet. Ihrer Wichtigkeit nach wird man sie etwa nach folgender Reihe zu ordnen haben:

1. Fernsprechbetrieb; 2. Telegraphenbetrieb; 3. Briefverkehr; 4. Scheckverkehr; 5. Paketverkehr; 6. Verwaltungstellen.

Hinsichtlich der Ausführungsweise der Ersatzbeleuchtung ist zwischen der Beleuchtung großer Arbeitsräume (Säle der Telegraphen- und Fernsprechämter, Packkammern, Briefabfertigungen) und der Beleuchtung von Einzelräumen zu unterscheiden.

Sofern man die vorhandene Beleuchtungsanlage nicht benutzen kann (indem man an die Stelle der fremden eine eigene Ersatzstromquelle setzt), wird man in allen größeren Sälen schon wegen der Anlagekosten und der Bequemlichkeit eine starkkerzige Allgemeinbeleuchtung mit wenigen Lampen einrichten; die Ersatzbeleuchtung kleiner Räume ist als die schwierigere anzusehen. In technischer Beziehung sind bei der Ersatzbeleuchtung hinsichtlich der Quelle, aus der sie gespeist wird, folgende Unterschiede zu machen. Man kann die von öffentlichen Werken bezogenen Leuchtstoffe (Gas, elektrischer Strom) aufspeichern und damit wenigstens eine Zeitlang helfen. Wird eine längere Betriebszeit verlangt, so muß entweder eine eigene Ersatzstromquelle eingerichtet oder die Beleuchtung mit vorrätig zu haltenden flüssigen oder gasförmigen Leuchtstoffen gespeist werden.

1. Ersatzbeleuchtung mit Aufspeicherung.

Die Aufspeicherung des elektrischen Stromes in Sammlern ist das sicherste und einfachste, aber auch kostspieligste Hilfsmittel. Seine Anwendung ist bis jetzt auf solche Betriebe beschränkt geblieben, die ohnehin eine Sammlerbatterie benutzen. Daraus ergibt sich, daß man mit der Benutzung bei solchen Batterien sehr vorsichtig sein muß, wenn man den Hauptbetrieb nicht gefährden will. Man hat u. a. die Zentralbatterien der Fernsprechämter zur Speisung von Ersatzbeleuchtung benutzt und an den Schränken, den Ausgängen und anderen wichtigen Stellen Wandarme angebracht. Auch in Telegraphenämtern kann man Batterien dazu verwenden; in Postämtern sind bisher Sammler zur Ersatzbeleuchtung nicht aufgestellt worden. Wenn man die Betriebssammler nicht vergrößert, so sinkt die zulässige Benutzungsdauer der Beleuchtung so weit herab, daß man diese Art der Beleuchtung nach der früher gegebenen Begriffsbestimmung nicht als Ersatz-, sondern eher als Notbeleuchtung ansehen kann.

Die Aufspeicherung von Gas aus öffentlichen Gaswerken ist bisher nicht versucht worden; bei der geringen Verbreitung des Gaslichts ist sie ohne Bedeutung.

Zu den Lampen mit Aufspeicherung gehören auch die bisher im Postbetrieb nur selten benutzten tragbaren elektrischen Lampen mit kleinen Sammlern, die jedoch ziemlich schwer und unhandlich, dabei auch nicht billig sind. Die hierbei verwendeten Lampen haben eine geringe Kerzenstärke, die aber allenfalls zur Beleuchtung eines Zimmers ausreicht. Ihr Gewicht beträgt 1 bis 2 kg, ihre Brenndauer soll bis zu 25 Stunden reichen.

2. Ersatzbeleuchtung mit eigener Stromquelle.

Die vollkommenste Ersatzbeleuchtung bietet die Bereithaltung eigener Maschinenanlagen. Hierzu können Dampfanlagen, so betriebssicher und zuverlässig sie auch sind, wegen des großen Platzbedarfs, der hohen baulichen Kosten und der langen Vorbereitungszeit nicht benutzt werden. Sie sind zudem auf den gleichen Brennstoff angewiesen wie die öffentlichen Werke, stehen aber insofern noch ungünstiger da als jene, weil ihr Kohlenverbrauch vergleichsweise höher ist und sie sich nicht wie die Großkraftwerke gegenseitig aushelfen können.

Am geeignetsten ist als Ersatzmaschine der Dieselmotor, in zweiter Linie können auch Benzol- oder Benzinmotore benutzt werden, die sich indessen weniger für den Dauerbetrieb eignen. Da die Dieselmotoren ziemlich hohe Ansprüche an die Wartung und Bedienung stellen, ist die Bereitstellung gut geschulten Personals neben der Versorgung mit Treiböl die schwierigste Frage. Auf die Maschinen wird man sich nur dann verlassen können, wenn man sie häufig probeweise benutzt und durch solche Probebetriebe dem Bedienungspersonal Gelegenheit zur Einübung gibt. Eigene Ersatzstromwerke erfordern demnach nicht nur recht hohe Anlagekosten — nach den Preisen vom November 1921 kann man ein Ersatzstromwerk für ein größeres Amt mit etwa 100 bis 120 P.S. auf rund $^3/_4$ Millionen Mark schätzen —, sondern auch laufende Betriebskosten für die Versuche.

Wegen dieser hohen Kosten sind Ersatzstrommaschinen nur dann ausführbar, wenn man sie mit anderen Betrieben, sei es in dem maschinellen Teil, sei es hinsichtlich der Bedienung, verbinden kann. Dies ist z. B. bei dem Ersatzstromwerk des neuen Haupt-Telegraphenamts in Berlin geschehen; es ist bisher wohl die einzige Ersatzstromquelle geblieben, die nicht behelfsmäßig hergestellt ist, sondern allen Betriebsanforderungen zu genügen vermag. Das günstige Ergebnis ist dadurch erzielt worden, daß die Dieselmotoren im gewöhnlichen Betrieb die Luftpumpen der Stadtrohrpost antreiben, die im Notfall von ihnen abgekuppelt werden. Die Dieselmaschine treibt dann mit ihrem als Riemenscheibe ausgebildeten Schwungrad die Ersatzdynamo an, die eine Leistung von 80 kW hat. Während dieser Zeit wird die Rohrpost durch eine alte Dampfanlage mit Kraftluft versorgt. In der Maschinenstation ist nur ein einfaches Schaltbrett aufgestellt; die eigentliche Umschaltung erfolgt im Telegraphier-Maschinenraum des Amtes selbst; in der Nähe ist auch eine Sammlerbatterie aufgestellt, die eine doppelte Aufgabe zu erfüllen hat; sie liefert zuerst den Strom so lange, bis das Ersatzstromwerk in Gang gebracht ist und dient dann als Puffer. Da die Dynamo der Ersatzstromquelle nur für ein Zweileiternetz eingerichtet, das Verteilungsnetz im Amt aber als Dreileiternetz ausgebildet ist, so hat man im Telegraphier-Maschinenraum noch eine Ausgleichs- und Zusatzmaschine aufgestellt.

Die Dynamo der Ersatzstromquelle ist nicht imstande, sämtliche Licht- und Kraftanlagen des Amtes zu versorgen; es muß vielmehr der im Notfall entbehrliche Teil abgeschaltet werden. Hierzu gehört ein Teil der Platzbeleuchtung sowie der größere Teil der maschinellen Förderanlagen (z. B. die Hausrohrpost usw.). Von der Leistung der Dynamo von 80 kW entfallen bei voller Belastung etwa 15 kW auf den Telegraphierstrom, 25 kW auf hochkerzige Lampen, 13 kW auf die Seilpost, 7 kW auf die Förderbänder, rund 12 kW auf den Antrieb der Maschinen-Telegraphen und der Rest von rund 8 kW auf weitere Zwecke, insbesondere für Einzelbeleuchtung der Arbeitsplätze.

Ortsfeste Ersatzstromwerke sind mit Hilfe von Dieselmotoren bei einigen Fernsprechvermittlungsanstalten untergebracht. Sie unterscheiden sich von dem Ersatzstromwerk des Haupt-Telegraphenamts durch ihre geringere Leistung und

ihren behelfsmäßigen Aufbau. Das Bedienungspersonal stellt die Technische Nothilfe.

Da die Fernsprechvermittlungsanstalten über eine größere Batterie verfügen, die bei voller Ladung fast drei Tage vorhält, so genügen vielfach auch fahrbare Lademaschinen zum Aufladen der Sammler, aus denen dann in der schon beschriebenen Weise auch die Notbeleuchtung gespeist werden kann. Ihr Betrieb wird am einfachsten und zuverlässigsten, wenn man nicht die Sammler unmittelbar auf Ladung schaltet, sondern die Ersatzmaschine zum Antrieb der Lademumformer benutzt; man kann dann alle Einrichtungen in der Ladestelle in der gewohnten Weise benutzen, muß allerdings die Leistung der Ersatzquelle größer wählen.

Will man eine solche fahrbare Anlage so weit wie möglich ausnutzen, so muß man sie als Kraftwagen ausbilden, um sie schnell von Amt zu Amt wechseln zu können. Der Aufbau wird am einfachsten, wenn man den Wagen elektrisch antreibt und während der Fahrt den Strom der Ersatzdynamo entnimmt. Das Bedienungspersonal kann sich dann schon unterwegs von dem guten Zustand der Maschine überzeugen und kleine Handgriffe erledigen.

Für die fahrbaren Anlagen gilt die gleiche Forderung wie für die ortsfesten, daß nämlich häufige Proben mit voller Belastung und unter den richtigen Betriebsverhältnissen abgehalten werden müssen, um das Bedienungspersonal in Übung zu halten und den Betriebszustand der Maschinen überwachen zu können.

Für die Postanstalten sind bisher noch keine Ersatzstromquellen beschafft worden; sie müssen sich daher, wenn die aus den öffentlichen Werken gespeiste Beleuchtung versagt, mit anderen Mitteln helfen, die weiter unten beschrieben werden.

Die Einrichtung von Ersatzstromquellen erhöht den an die öffentlichen Werke zu zahlenden Strompreis durch die Verzinsung und Abschreibung des für sie aufgewendeten Anlagekapitals und durch die für den Probebetrieb entstehenden Betriebskosten; die Erhöhung kann unter Umständen so groß sein, daß von der Einrichtung eigener Ersatzanlagen bis zum Bau reichseigener Kraftwerke nur ein kleiner Schritt ist. Die Wirtschaftlichkeit eigener Werke ist dann außer Frage gestellt, wenn man die bei ihnen abfallende Wärme entweder als Abdampf oder als Warmwasser aus dem Abdampf gewonnen, zur Heizung des Gebäudes benutzen kann. Man wird in solchem Fall im Winter mit einer Dampfmaschine, im Sommer mit einem Dieselmotor arbeiten, die sich gegenseitig als Aushilfe ergänzen.

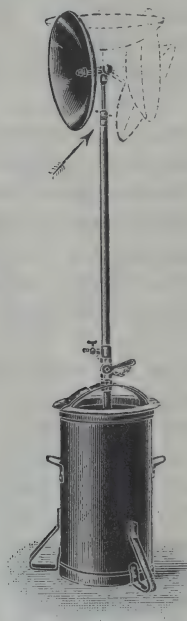
3. Ersatzbeleuchtung mit besonderen Leuchtstoffen.

Die Benutzung von Ersatzbeleuchtung mit besonderen Leuchtstoffen, teils flüssiger Beschaffenheit — Benzol, Spiritus, Petroleum —, teils gasförmiger Art — Leuchtgas, Azetylen, Methan —, ist, technisch betrachtet, im Vergleich zum elektrischen Licht entschieden ein Schritt nach rückwärts. Im Gegensatz zu der bequemen Anwendung der elektrischen Beleuchtung erfordert die Beleuchtung mit flüssigen Leuchtstoffen eine sehr pflegliche und wegen der Feuersgefahr eine sehr vorsichtige Behandlung; die Ersatzbeleuchtungen verlangen im Gegensatz zum elektrischen Licht eine mehr oder weniger zeitraubende Vorbereitung — Füllen der Behälter, Anzünden, Einregeln usw. —, stellen aber doch geringere Anforderungen als die auch wohl als Ersatzbeleuchtung benutzten Kerzen, über die schon Goethe beweglich klagt:

»Ich wüßte nicht, was Bessres sie erfinden könnten,
als daß die Lichte ohne Putzen brennten.«

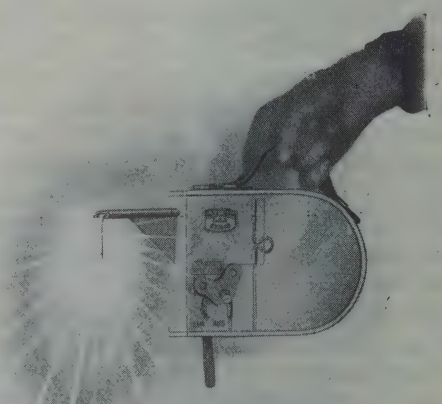
Bei den mit besonderen Leuchtstoffen gespeisten Ersatzbeleuchtungen tritt die Forderung, die beabsichtigte Wirkung mit den einfachsten technischen Mitteln hervorzubringen, noch schärfer hervor als bei den Beleuchtungsanlagen mit eigener Maschine. Schon das umständliche Bereithalten einer solchen Ersatzbeleuchtung verlangt bauliche und betriebliche Einfachheit selbst auf Kosten der Wirtschaftlichkeit. Daher faßt man die Ersatzbeleuchtung in möglichst wenige, aber helle Lampen zusammen, beschreitet also den entgegengesetzten Weg wie bei einer Dauerbeleuchtung und nimmt die damit verbundene grelle Beleuchtung, starke Schattenbildung und auch die unvermeidliche Blendung durch die Lichtquelle selbst in Kauf, wenngleich dies gegen eines der wichtigsten Gesetze der Beleuchtungstechnik verstößt. Die Anwendung starkkerziger Lampen ent-

Abb. 1.



Azetylen-Sturmfackel.

Abb. 2.



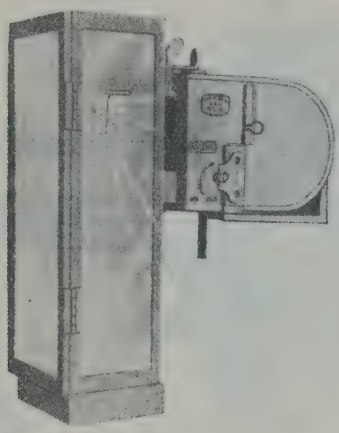
Boehmsche Magnesiumlampe.

spricht auch dem Betriebsbedürfnis, das in erster Linie eine Erhellung der großen Arbeitssäle der Briefabfertigungen, Briefträgereien, Packkammern usw. erheischt; erst in zweiter Linie kommen die Einzelräume für die Aufsicht und Verwaltung. Die Beleuchtung der großen Betriebsstellen ist auch deswegen wichtig, weil der Verkehr im Fluß bleiben muß und Stockungen zu vermeiden sind.

Um bei den einzelnen Lampen eine möglichst große Leuchtkraft zu erzielen, bieten sich zwei verschiedene Wege. Man kann einmal solche Leuchtstoffe verwenden, die mit heller Flamme verbrennen, oder solche benutzen, die an sich eine nur wenig leuchtende Flamme ergeben, deren Leuchtkraft sich aber durch besondere Mittel steigern läßt. Zu den Leuchtstoffen der ersteren Art gehören das Azetylen und das Magnesium; beide werden für Ersatzbeleuchtungen benutzt. Da sich das Azetylen aus dem Karbid durch Berührung mit Wasser entwickelt, das Karbid also als der ursprüngliche Leuchtstoff, mit dem die Lampen beschickt werden, anzusehen ist, so werden die mit Azetylen gespeisten Lampen

allgemein Karbidlampen genannt. Das Karbid wird bekanntlich durch Zusammenschmelzen von Kohle und Kalzium im elektrischen Ofen gewonnen; die Erfinder nannten daher das aus dem Karbid entstehende Gas »elektrisches Gas«; seine Benutzung an Stelle des unmittelbar gewonnenen elektrischen Stromes zur Beleuchtung erscheint daher als ein kostspieliger Umweg. Zur Gewinnung des Karbids werden indessen nur Wasserkräfte benutzt. Da sich das Azetylen aus dem Karbid entwickelt, sobald es mit Wasser in Berührung kommt, ist bei der Karbidlampe die Aufgabe zu lösen, den Wasserzufluß regelbar und dabei bequem und zuverlässig einzurichten, damit eine gleichmäßige und geruchlose Flamme erzielt wird. Am zweckmäßigsten sind Karbidlampen mit regelbarer Tropfeinrichtung. Sie sind mit einem besonderen Wasserbehälter versehen, aus dem das Wasser auf das Karbid tropft; die Tropfenzahl ist einstellbar und regelt die Gasentwicklung und dadurch die Größe und Leuchtkraft der Flamme. Man kann jede einzelne Lampe mit

Abb. 3.



Boehmsche Magnesiumlampe mit geschlossener Laterne.

einem Gasentwickler versehen oder die Gasentwicklung für mehrere Lampen in einen besonderen Gasentwickler zusammenfassen und mit den Lampen durch Rohrleitungen und Schläuche verbinden. Die Aufstellung eines Gasentwicklers in einem Nebenraum hat vor allem den Vorzug, daß der üble Geruch des Azetylens von den Arbeitsräumen ferngehalten wird.

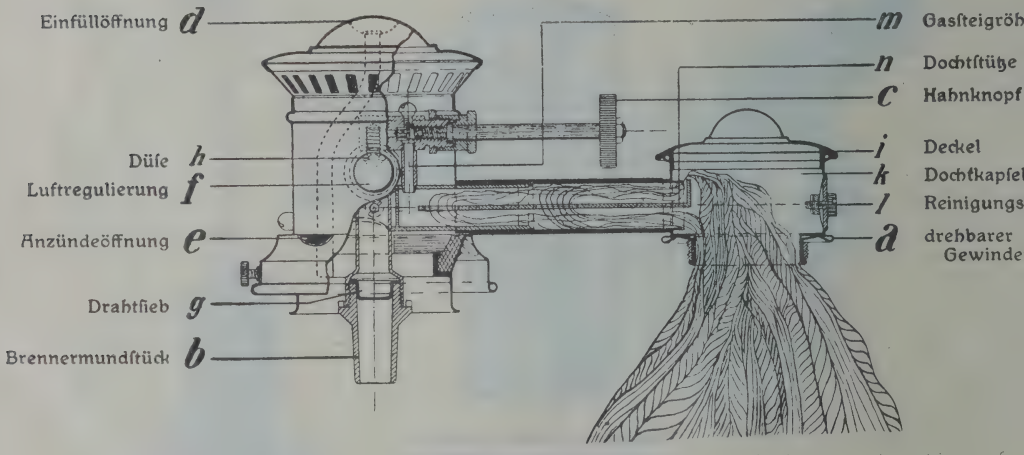
Mit Azetylenlampen lassen sich große Lichtstärken erzielen. Die größten Lampen dieser Art sind die Azetylen-Sturmfackeln, die eine Helligkeit bis zu 3 000 Kerzen entwickeln. Sie bestehen nach Abb. 1 aus einem Gefäß, das den Gasentwickler enthält, aus einem Rohr mit Regelhahn und dem Brenner mit Reflektor, der bei den größeren Lampen dreh- und kippbar eingerichtet ist. Diese Lampen eignen sich besonders für die Beleuchtung von Höfen, von Packkammern und ähnlichen großen Flächen und Räumen. Sie sind u. a. bei den Postbahnhöfen in Berlin benutzt worden und geben schnell ein sehr helles Licht, das nur in großen Räumen ausgenutzt werden kann. Für die Beleuchtung von Arbeitsplätzen sind sie weniger geeignet.

Ein mit außerordentlicher Leuchtkraft verbrennender Stoff ist bekanntlich das Magnesium; es wird als Ersatzlicht bei der Boehmschen Magnesium-Dauerlampe — Abb. 2 — benutzt. Die Lampe hat ein Gewicht von nur $1^1/_4$ kg

und gibt ein Licht von 600 und in einer kleineren Ausführung von 300 Kerzen. Sie besteht aus einem Blechbehälter, aus dessen Öffnung sich ein von einem Uhrwerk bewegtes Magnesiumband abrollt. Das Magnesiumband wird mit den der Lampe beigegebenen Sturmstreichhölzern entzündet und durch einen vorsteckbaren Windschutz gegen Wind und Regen gesichert. Eine Rolle Magnesiumband brennt eine Stunde, weitere Rollen werden der Lampe beigegeben. Da das Magnesium mit sehr starker Rauchentwicklung verbrennt, ist die Lampe ohne besonderen Rauchabzug nur im Freien, allenfalls in großen Räumen zu benutzen, die mit der Außenluft in Verbindung stehen, z. B. in Packkammern. Die Lampe läßt sich, wenn man für Abzug des Qualmes sorgt, auch für geschlossene Innenräume verwenden, sie erhält dann eine geschlossene Laterne, wie Abb. 3 zeigt. Die Lampen sind in Berlin bei einigen Postanstalten benutzt worden.

Die Lampen mit an sich schlecht leuchtender Flamme sind die Spiritus-, Benzol- und Petroleumlampen. Sie erfordern sämtlich die Benutzung von

Abb. 4.



Gral-Spiritus-Hängeglühlicht.

Glühstrümpfen, werden daher umständlicher in der Bereithaltung und Wartung als die Karbid- und Magnesiumlampen. Die Anwendung von Glühstrümpfen erhöht die Lichtausbeute bei einer einfachen Petroleumlampe um etwa das Sechsfache.

Das Spiritusglühlicht ist am einfachsten herzustellen, weil die Spiritusflamme nicht rußt. Daher können Spiritusglühlampen auch bei übermäßiger Zufuhr von Brennstoff nicht verqualmen, wie es z. B. beim Petroleumlicht vorkommt, wenn man Dochte benutzt. Die Dochte haben die Eigentümlichkeit, mehr Brennstoff anzusaugen, wenn die Lampe nach einiger Zeit warm wird, man nennt dies »Nachziehen«; sie erfordern also eine dauernde Aufsicht und Regelung. Um das Glühlicht gut auszunutzen, muß man es als hängendes Licht ausbilden. Um für hängendes Licht einen Docht benutzen zu können, der an sich die einfachste Brennstoffbeförderung vom Behälter zur Flamme darstellt, bedarf die Lampe einer besonderen Ausgestaltung, wie wir sie bei dem »Gral-Spiritus-Hängeglühlicht« — Abb. 4 — finden. Der Docht endet in einer besonderen, auf den Brennstoffbehälter geschraubten Dochtkapsel k, die mit dem Brenner durch ein Dochtrohr verbunden ist. Das Dochtrohr endet in dem unter dem Brenner und Glühstrumpf angebrachten Vergaser, der durch die Ein-

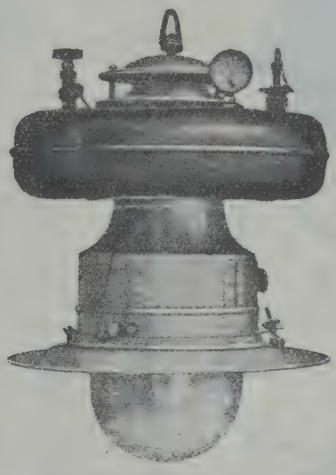
füllöffnung d zum Anzünden mit etwas Spiritus gefüllt und bei e angezündet wird. Die Vergasung des Brennstoffs besorgt dann die aufsteigende Wärme aus dem Glühkörper, der an dem Brennermundstück b befestigt wird.

Das Petroleumglühlicht eignet sich wegen seiner leichten Verrußung nur für den Privatgebrauch; für den Dienstgebrauch sind nur solche Lampen verwendbar, die ohne Docht arbeiten und bei denen das gefürchtete »Nachziehen« des Dochtes nicht eintreten kann. Um den Brennstoff zur Verbrennungstelle zu befördern, wendet man statt des Dochtes einen Überdruck an, der entweder dadurch bewirkt wird, daß man den Brennstoffbehälter höher als die Lampe aufstellt oder daß man den Brennstoff mit einer Pumpe — eine einfache Luftpumpe, wie sie bei Fahrrädern gebräuchlich ist, genügt dazu — unter Druck setzt. Im ersteren Falle gibt man am besten jeder Lampe ein eigenes Brennstoffgefäß, während man im zweiten Falle zu einer einfacheren

Abb. 5.

Hasag-Petroleumlampe ohne Druck.

Abb. 6.

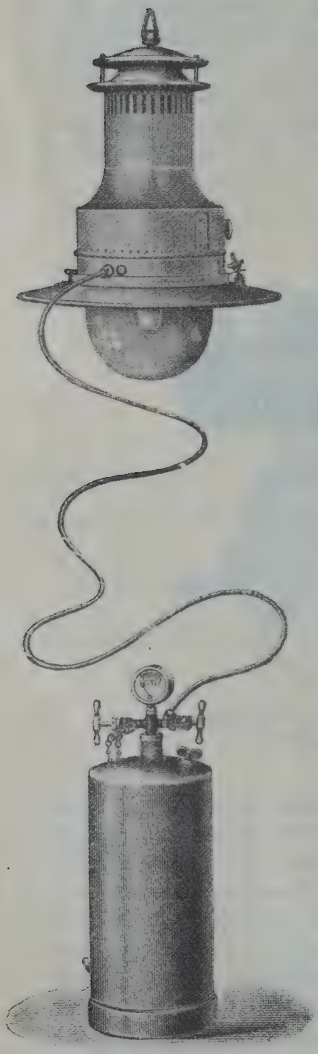


Starklicht-Invertlampe »Polarstern« mit Druckbehälter.

Ausführung gelangt, wenn man von einem Behälter mehrere Lampen speist. Eine Petroleumglühlichtlampe mit Einzelbehälter über der Lampe ist die in Abb. 5 dargestellte Hasag-Lampe der Firma Hugo Schneider in Leipzig. Der Brennstoff wird durch die Lampe erwärmt, wodurch die zum Glühen des Strumpfes notwendige Vergasung erleichtert wird. Der Brennstoffzufluß läßt sich durch die an der rechten Seite erkennbare Schraube regeln. Die Lampe gibt rund 140 Kerzen und verbraucht stündlich nach Angabe des Herstellers $^1/_{12}$ Liter Petroleum. Die Leuchtkraft einer Petroleum-Glühlichtlampe wird bedeutend gesteigert, wenn man das Petroleum unter einen höheren Druck setzt, als sich durch die erhöhte Aufhängung des Brennstoffbehälters ergibt. Dieses Maß ist zudem durch die Raumhöhe begrenzt. Bei der Starklicht-Invertlampe »Polarstern« — Abb. 6 — wird der ebenfalls zur Vorwärmung des Brennstoffs über dem Brenner angebrachte Behälter mit einer Luftpumpe unter Druck gesetzt. Neben dem Anschluß für den Luftschlauch der Luftpumpe ist ein Druckmesser angebracht. Die Lampe gibt ein Licht von 400 bis 1 200 Kerzen je nach der Größe; die kleinste hat einen Brennstoffbehälter, der für 16 Stunden ausreicht. Sie läßt sich außer für Petroleum für alle flüssigen Brennstoffe benutzen, also auch für Benzol, Benzin und Spiritus.

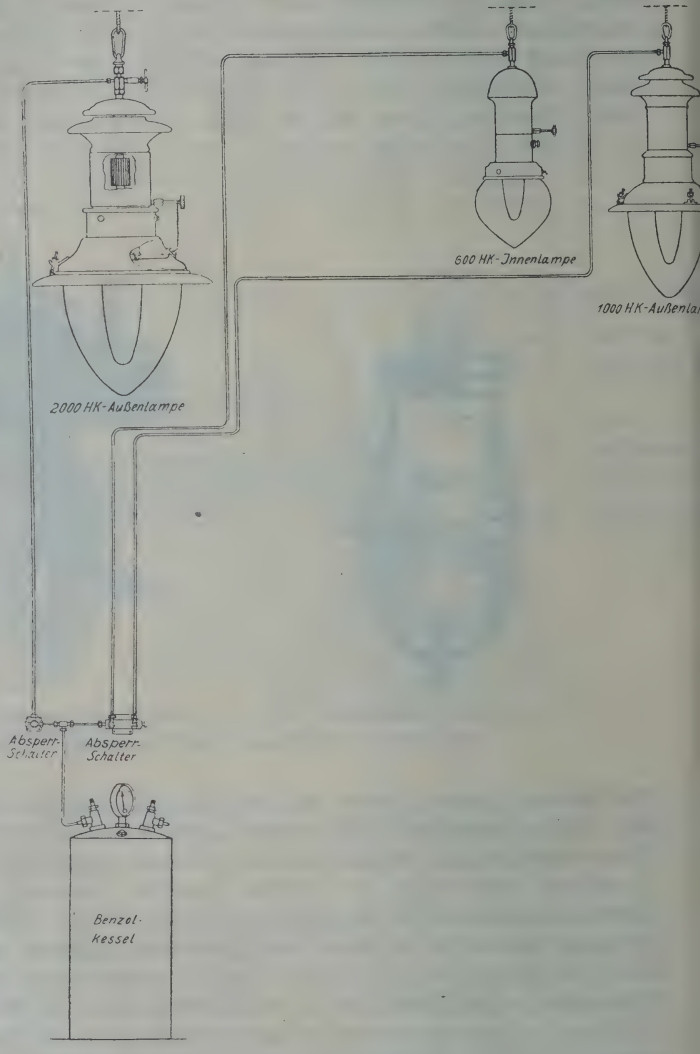
Die Versorgung der Lampen mit Brennstoff kann auch nach Abb. 7 durch einen besonderen unter Druck gesetzten Behälter erfolgen, der mit Schläuchen mit den Lampen verbunden ist. Ähnliche Lampen benutzt man bei den »Fernholz-Licht-Anlagen« — Abb. 8 —, die für Benzol eingerichtet sind; die größte

Abb. 7.



Lampe mit Druckbehälter.

Abb. 8.



Fernholz-Licht-Anlage.

Lampe mit 1 000 Kerzen verbraucht in der Stunde rund $^1/_8$ Liter, die kleine Lampe mit 200 Kerzen $^1/_{20}$ Liter Benzol.

Die Auswahl brauchbarer Ersatzbeleuchtungen ist recht reichhaltig, so daß man für alle Verwendungszwecke Passendes findet. Für die Verwendung lassen sich bestimmte Vorschriften nicht geben, sondern es entscheidet allein der praktische Versuch. Einen Anhalt gibt die nachfolgende Übersicht.

Übersicht über die als Ersatzbeleuchtung verwendbaren Lichtquellen.

Nr.	Bezeichnung	Kerzenstärke	Anlagekosten für 1000 N.-K. geschätzt [1])	Verwendungsart	Betriebsbereitschaft	Bemerkungen
1	Eigene Sammler	Vorhandene Lampen benutzbar	Unbekannt	Beliebig	Nach Umschaltung sofort	Wegen der hohen Anlagekosten nur in Verbindung mit vorhandenen Sammlern.
2	Eigene Lichtmaschine, ortsfest oder fahrbar	Desgl.	7 500 bis 10 000 ℳ	Desgl.	Erst nach längerer mehrstündiger Vorbereitung	Wegen der sehr hohen Anlagekosten und der schwierigen Inbetriebsetzung möglichst in Verbindung mit vorhandenen Anlagen.
3	Kerzen	1 Kerze	Stück rund 10 ℳ	Nur für Einzelplätze	Sofort nach dem Anzünden	Wegen der offenen Flamme feuergefährlich.
4	Glühlicht mit Petroleum, Spiritus oder Benzol	100 bis 2 000	Tischlampe 150 ℳ, Lampe mit besonderem Behälter und Leitung 500 bis 1 000 ℳ	Für Einzelplätze und große Innenräume	Nach kurzer Vorbereitung	Vorsicht wegen der leichten Entzündbarkeit bei der Vorbereitung, besonders bei Benzollampen, geboten; vorsichtige Behandlung der Glühstrümpfe erforderlich.
5	Karbidlicht	20 bis 2 000	Kleine Lampen 25 ℳ, Doppellampen 50 ℳ, Sturmfackeln 800 ℳ	Wegen des Geruchs hauptsächlich für Außenbeleuchtung	Desgl.	Für Innenräume ist Aufstellung des Gasentwicklers in einem Nebenraum geboten; für Außenbeleuchtung erprobt.
6	Magnesiumlicht	600	500 ℳ	Für Außenbeleuchtung; bei Innenbeleuchtung Rauchabzug erforderlich	Sofort nach dem Anzünden	Sehr guter Ersatz auch für Innenräume, wenn Rauchabzug vorhanden oder leicht herstellbar.

[1]) Preise für November 1921.

Notbeleuchtungen.

Unter Notbeleuchtung hatten wir im Eingang eine Beleuchtung gekennzeichnet, die nur über eine augenblickliche Notlage hinweghilft, nicht aber die Fortsetzung der durch das Versagen der Arbeitsbeleuchtung unterbrochenen Beschäftigung ermöglicht. Die Notbeleuchtung erhellt nur wenige Stellen und diese auch nur in dürftigster Weise, so daß man in den Räumen gerade zurechtzufinden vermag. Damit wird die Notbeleuchtung nur zu einer Beleuchtung von Ausgängen, die diese kenntlich machen und einer Schreckwirkung bei gänzlich verfinstertem Raume vorbeugen soll.

Solche Notbeleuchtungen sind für Theater und ähnliche Stätten mit großen Menschenansammlungen vorgeschrieben. Sie bestehen aus Lampen, die so lange brennen, als der betreffende Raum benutzt wird; sie brennen also in einem Theater auch während der Pausen mit der gewöhnlichen Beleuchtung zusammen.

Bei den Postdiensträumen bestehen hiervon abweichende Bedingungen. Es wird gefordert, daß die Notbeleuchtung einsetzt, sobald die Arbeitsbeleuchtung erlischt; sie soll also nicht zusammen mit der Arbeitsbeleuchtung brennen, weil dies die Kosten unnötig erhöhen würde; sie darf aber auch dann nicht brennen, wenn die Arbeitsbeleuchtung nicht mehr benutzt wird und ausgeschaltet ist; denn sonst würde sie auch während der Tagesstunden brennen. Eine diesen Anforderungen entsprechende Notbeleuchtung ist im neuen Haupt-Telegraphenamt in Berlin in der folgenden Weise eingerichtet.

Jede Notlampe ist mit einer Netzlampe derart in Verbindung gebracht, daß beim Einschalten der Netzlampe die Notlampe zunächst noch nicht eingeschaltet wird, sondern erst durch Betätigung eines Relais, das in Wirksamkeit tritt, sobald die Netzlampe infolge einer Störung ohne Strom ist. Wird die Netzlampe nach Gebrauch ausgeschaltet, so schaltet sich auch das Relais aus, so daß die Notlampe bei ausgeschalteter Netzlampe nicht brennt. Jede Notlampe hat eine vom Netz unabhängige Stromquelle in Gestalt eines kleinen Sammlers, der durch den Netzstrom selbsttätig aufgeladen wird. Bei der Oberaufsicht im Auslandssaale des Amtes ist eine Überwachungstafel aufgestellt, auf der das Brennen einer Notlampe durch eine Fallscheibe und einen Wecker angezeigt wird.

Die Wirtschaftlichkeit von Papier- und Hanfbindfaden.

Von Postrat, Dipl.-Ing. Bornemann in Berlin.

Bei dem großen Bedarf der Postverwaltung an Bindfaden — es kommen jährlich etwa 500 000 kg in Frage — ist die Wirtschaftlichkeit von besonderer Bedeutung. Vor dem Kriege, wo von der Postverwaltung ausschließlich Hanfbindfaden verbraucht wurde, dessen Preis noch dazu nur geringen Schwankungen unterlag, war die Beschaffung verhältnismäßig einfach. Schwierigkeiten traten erst auf, nachdem während des Krieges als Ersatz der Papierbindfaden erschien, der zunächst noch recht unvollkommen war, wie man es von einer jungen Industrie auch nicht anders erwarten konnte. Nach und nach ist er aber so verbessert worden, daß für die Verwaltung die Frage auftauchte: Sollen wir den Papierbindfaden beibehalten oder wieder zum Hanfbindfaden zurückkehren? Diese Frage läßt sich nur beantworten, wenn man die Wirtschaftlichkeit an Hand von technischen Bedingungen untersucht, denen der Bindfaden genügen muß.

Die Wirtschaftlichkeit eines Bindfadens hängt ab von der Zerreißfestigkeit und den Kosten eines Meters, und zwar steht sie in direktem Verhältnis zur Zerreißfestigkeit und in umgekehrtem Verhältnis zu den Kosten, denn je fester der Faden, desto wirtschaftlicher ist er, aber umgekehrt, je höher die Kosten sind, desto unwirtschaftlicher ist der Faden. Bezeichnet man den Grad der Wirtschaftlichkeit mit η, die Zerreißfestigkeit mit P, die Kosten eines Kilogramms mit M und die Anzahl der Meter auf 1 kg mit L (Lauflänge), so sind die Kosten eines Meters gleich $\frac{M}{L}$, somit wird

$$\eta = \frac{P}{M/L} = \frac{P \cdot L}{M}.$$

Unter $P \cdot L$ versteht man die Reißlänge R, diese gibt die Länge des Fadens an, bei der er, an einem Ende aufgehängt, durch sein Eigengewicht reißt. Es wird also

$$\eta = \frac{R}{M}.$$

Es mag hier sogleich darauf hingewiesen werden, daß das Verhältnis zwischen Lauflänge und Preis vielfach nicht genügend berücksichtigt wird. Man fragt häufig nur nach dem Kilopreis, während doch das Wichtigste ist: Was kostet das Meter? Dieses kostet um so weniger, je mehr Meter auf 1 kg gehen, je größer also die Lauflänge ist. Mit Hilfe dieses Koeffizienten kann man aber zunächst nur Bindfadensorten aus gleichem Stoff beurteilen, und zwar ist der Bindfaden um so wirtschaftlicher, je größer der Wert wird. Will man Hanf- und Papierbindfaden wirtschaftlich miteinander vergleichen, so hat man noch folgende Punkte zu berücksichtigen.

Es wird dem Papierbindfaden zum Vorwurf gemacht, daß er gerade im Knoten reißt. Angestellte Versuche haben dies bestätigt, die Schwächung beträgt etwa 30 v H. Die gleiche Erscheinung tritt aber auch bei Hanfbindfaden auf. Daß sie bisher nicht aufgefallen ist, liegt einmal daran, daß es im allgemeinen nicht gelingt, einen geknoteten Hanfbindfaden mit der Hand zu zerreißen. Außerdem hat der Hanfbindfaden im Gegensatz zu dem Papierbindfaden einen sehr unregelmäßigen Querschnitt, es wechseln dünne und dicke Stellen miteinander ab, so daß bei einem an dicker Stelle befindlichen Knoten doch die dünne Stelle reißt. Der Grund dieser Schwächung erklärt sich aus der Elastizitätslehre folgendermaßen. Bei jedem Zerreißen tritt die Querkontraktion auf, die in einer Einschnürung des Körpers besteht. Wird dieser Vorgang dadurch künstlich befördert, daß der Knoten auf der fraglichen Stelle einschnürend wirkt, so hat dies ein früheres Zerreißen zur Folge. Dieser Punkt ist also für die Wirtschaftlichkeit ohne Bedeutung, da die Schwächung bei Hanf- und Papierbindfaden in gleicher Weise auftritt.

Es ist bekannt, daß viele Papierbindfäden eine so geringe Geschmeidigkeit besitzen, daß sie schlecht geknotet werden können, und daß anderseits der Knoten leicht wieder geöffnet werden kann. Da solche Bindfäden für den praktischen Betrieb nicht brauchbar sind, so ist, um einen Ausdruck für die leichte Knüpfbarkeit zu finden, folgender Weg eingeschlagen worden. Es ist aus der Elastizitätslehre bekannt, daß ein aus einzelnen Drähten geflochtener Körper einen geringeren Elastizitätsmodul besitzt als das Drahtmaterial. Da nun zugleich ein Seil geschmeidiger ist als ein Draht von gleichem Durchmesser, so wurde zunächst der Elastizitätsmodul und später, mit noch besserem Erfolg, der ihm verwandte Gleitmodul als Maßstab für die Geschmeidigkeit benutzt. Mit seiner Hilfe ist der Grad der Geschmeidigkeit, wie er — mehr gefühlsmäßig — vom Betrieb gefordert wird, auf wissenschaftlicher Grundlage objektiv meßbar fest-

gelegt worden. Danach muß ein mit 0,33 kg/qmm belasteter Faden von 180 mm Länge und d mm Durchmesser wenigstens $\frac{25}{d}$ volle Verdrehungen aushalten. Hat man z. B. einen Faden von 3 mm Durchmesser, so muß er wenigstens $^{25}/_{3} = 8\,^{1}/_{3}$ Umdrehungen aushalten; je mehr Umdrehungen, desto geschmeidiger der Faden. Von 43 nach dieser Formel untersuchten Bindfäden erwiesen sich 11 als zu steif. Gegen die Formel könnte eingewendet werden, daß man eine hohe Drehzahl herausbekommt, wenn man dünne Garne lose zusammendreht. Solche Bindfäden sind tatsächlich im Handel, sie sind außerordentlich geschmeidig, besitzen aber nur eine verhältnismäßig geringe Zerreißfestigkeit. Dieser Nachteil wird dadurch hervorgerufen, daß die einzelnen Garne nicht zugleich, sondern nacheinander reißen.

Es ist weiter die Befürchtung ausgesprochen worden, daß Hanfbindfaden dem Diebstahl mehr ausgesetzt sei als Papierbindfaden. Es wurde daher vorgeschlagen, den Hanfbindfaden in geschnittenen Enden zu liefern. Dieses Verfahren ist unwirtschaftlich, da überschüssige Enden unausgenutzt bleiben. Im Gegensatz hierzu geht ein anderer Vorschlag dahin, die einzelnen Knäuel möglichst groß zu machen. Ob hierdurch die Menge des gestohlenen Bindfadens geringer würde, erscheint zweifelhaft. Der weitere Vorschlag, dem Bindfaden eine rauhe Oberfläche zu geben, kann nicht als besonderes Kennzeichen angesehen werden, da solcher Bindfaden auch sonst im Handel zu haben ist. Er hat außerdem den Nachteil, daß sich der Knoten zu fest zusammenzieht, so daß er nicht wieder gelöst werden kann und deshalb durchgeschnitten werden muß. Dadurch wird die Wiederverwendbarkeit stark eingeschränkt. Auch der weitere Vorschlag, die Hülse, auf die der Faden gewickelt ist, zu zeichnen, wird den Diebstahl kaum verhindern, da man die Schrift erst dann lesen kann, wenn die Rolle verbraucht ist. Außerdem läßt sich die Papphülse aus dem Knäuel herausziehen. Sehr vielversprechend schienen Versuche zu sein, die auf Veranlassung des Telegraphentechnischen Reichsamts angestellt worden sind. Es wurden die Kreuzspulen mit den Stirnflächen eine kurze Zeit in eine gefärbte Flüssigkeit getaucht, so daß sie an beiden Enden etwa 1 bis 2 cm durchgefärbt waren. Dadurch wurde erreicht, daß der Faden, da er kreuzweise von einem zum anderen Spulenende läuft, jedesmal nach 1 m eine gefärbte Stelle aufweist. Es hat sich aber später herausgestellt, daß bei der Trocknung Schwierigkeiten entstehen, so daß ein Steifwerden des Bindfadens zu befürchten ist. Zur Zeit werden weitere Versuche angestellt, den Farbstoff der Poliermasse bei der Fabrikation zuzusetzen. Diese Versuche sind noch nicht abgeschlossen.

Läßt man die Diebstahlsgefahr außer Betracht, so hat man weiter noch die Wiederverwendbarkeit zu berücksichtigen. Geht man davon aus, daß ein gut polierter Hanfbindfaden im Mittel zweimal, ein unpolierter einmal wieder verwendet, im ganzen also dreimal oder zweimal gebraucht wird, so ergeben sich die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Werte. Für Papierbindfaden ist angenommen, daß bei stark poliertem Faden 10 v H, bei schwach poliertem 7,5 v H und bei unpoliertem 5 v H wiederverwendet werden.

Bezeichnung:	Hanf	Leinen	Jute	Papier
I stark poliert	3,0	2,5	2,0	1,1
II schwach poliert, imprägniert	2,5	2,1	1,75	1,075
III unpoliert	2,0	1,7	1,50	1,05

Will man beim Vergleich zweier verschiedenen Bindfadensorten die Wiederverwendbarkeit berücksichtigen, so hat man den vorher erwähnten Koeffizienten z mit der entsprechenden Zahl der Tabelle zu vervielfältigen und dann zu vergleichen.

Als letzten Punkt könnte man zugunsten des Papierbindfadens noch in die Wagschale werfen, daß er nach Angabe der Fabrikanten ein deutsches Erzeugnis ist. Hanf und Jute müssen aber vom Ausland bezogen werden, was in der heutigen Zeit nach Möglichkeit vermieden werden sollte.

Bei der Berechnung nach der mehrfach erwähnten Formel erhält man zwar den wirtschaftlichsten Bindfaden, man hat aber noch keine Gewähr dafür, daß die Zerreißfestigkeit auch groß genug ist. Hierfür muß man, wie es auch von der Postverwaltung geschehen ist, bestimmte Werte für die Zerreißfestigkeit der verschiedenen Sorten festsetzen. Nach einer eingehenden Prüfung hat sich herausgestellt, daß für die Verwaltung 4 Sorten genügen, wenn man von Heftzwirn und den zum Abbinden der Kabeladern benutzten Bindfäden absieht. Die Werte für die Zerreißfestigkeit gehen aus den Lieferbedingungen der Postverwaltung hervor. Es sind dies:

A)	für Briefbunde,	Zerreißfestigkeiten	mindestens	7,5 kg,
B)	» Plombenschnur,	»	»	12,0 »,
C)	» Pakete bis 5 kg,	»	»	30,0 »,
D)	» » über 5 »,	»	»	50,0 ».

Aus den Lieferbedingungen sind ferner die Art der Prüfung und die Größe der einzusendenden Proben ersichtlich.

Bei den augenblicklich schwankenden Preisen können über die Wirtschaftlichkeit von Hanf, Jute und Papierbindfaden keine genauen Angaben gemacht werden. Es muß von Fall zu Fall auf Grund der vorliegenden Angebote eine Entscheidung getroffen werden. Im Juli 1921 war für die Sorte A, für die etwa 75 v H des gesamten Bedarfs der Postverwaltung in Frage kommen, unpolierter Jutebindfaden am günstigsten. Seitdem ist die Jute aber, die im hohen Maße der Spekulation unterliegt, über 100 v H im Preise gestiegen, so daß sie zu unwirtschaftlich ist. Da auch Hanfbindfaden sehr teuer ist, so wird wahrscheinlich in der nächsten Zeit wieder zum Papierbindfaden gegriffen werden müssen. Es sollen daher zum Schluß noch einige Ratschläge für die Beschaffung von Papierbindfaden gegeben werden.

Es ist zunächst darauf zu achten, daß der Papierbindfaden möglichst poliert oder imprägniert geliefert wird. Es hat sich nämlich gezeigt, daß ein unpolierter Papierbindfaden bei schlechter Lagerung sehr leicht stockig wird und verdirbt. Weiter ist dem aus einem Streifen gedrehten vor dem aus mehreren Drähten gezwirnten Faden der Vorzug zu geben. Wenn ein Faden der ersteren Art im allgemeinen auch nicht so schön aussieht wie ein gezwirnter Faden, so hält er doch bei sachgemäßer Verarbeitung im Knoten bedeutend besser; man muß allerdings auch darauf achten, daß er die genügende Geschmeidigkeit besitzt. Besondere Vorsicht ist bei den Fäden geboten, die aus einer großen Anzahl dünner Garne hergestellt sind. Diese waren ursprünglich zur Anfertigung von Papiergeweben hergestellt; da dieses aber kaum noch angefertigt wird, so versucht man, das Material, das nur eine geringe Festigkeit besitzt, zu Bindfaden zu verarbeiten. Zum Verschnüren von Briefbunden sollte der Papierbindfaden bei der vorgeschriebenen Zerreißfestigkeit eine Lauflänge von möglichst 1 000 m haben, d. h. 1 m darf höchstens 1 g wiegen. Ein solcher Faden ist auf Veranlassung des Telegraphentechnischen Reichsamts hergestellt und hat sich gut bewährt.

Die Weigerung eines Beamten, den Treueid auf die Reichsverfassung zu leisten, enthält ein Dienstvergehen im Sinne der §§ 10, 72 RBG.

(Aus einem Urteil des Reichsdisziplinarhofs.)

Ein Postbetriebsassistent hatte sich trotz der Aufforderungen seiner vorgesetzten Dienstbehörde wiederholt geweigert, den in der Verordnung des Reichspräsidenten vom 14. August 1919 (RGBl. S. 1419) vorgeschriebenen Amtseid in der Fassung, daß er der Reichsverfassung Treue schwört, zu leisten. Er hatte sich zwar stets bereit erklärt, einen Eid auf Gehorsam gegen die Gesetze und auf gewissenhafte Erfüllung seiner Amtspflichten abzulegen, behauptete aber, es nicht mit seinem Gewissen vereinbaren zu können, der neuen Verfassung Treue zu schwören. Er sei monarchisch gesinnt, habe vor 25 Jahren seinem König Treue geschworen und könne deshalb jetzt nicht den Treueid auf die Verfassung der Republik leisten. Nach erfolgloser Belehrung des Beamten setzte die Ober-Postdirektion am 19. Juli 1920 gegen ihn eine Geldstrafe von 30 ℳ fest. Bei der Bekanntgabe der Bestrafung blieb der Beamte bei seiner Weigerung. Hierauf wurde das förmliche Disziplinarverfahren gegen ihn eingeleitet. Auch bei der Voruntersuchung und später bei den mündlichen Verhandlungen vor den Disziplinarbehörden erklärte der Beamte, daß er den Treueid auf die Verfassung nicht leisten werde.

Die Reichsdisziplinarkammer sprach den Angeschuldigten frei. Die Frage, ob die Eidesweigerung im vorliegenden Fall ein Dienstvergehen im Sinne des § 10 RBG. darstellt, wurde von ihr, wie folgt, verneint:

> Der Treueid könne hier nicht ohne Gewissenszwang verlangt werden. Das Verlangen des Treueids bedeute dem Angeschuldigten, als einem monarchisch gesinnten Beamten, zugleich das Verlangen nach Aufgabe seiner politischen Gesinnung und verstoße damit gegen den Artikel 130 Abs. 2 der Reichsverfassung, der den Beamten die Freiheit ihrer politischen Gesinnung gewährleistet.

Auf die Berufung des Beamten der Staatsanwaltschaft hob der Reichsdisziplinarhof die Entscheidung der Reichsdisziplinarkammer auf, verurteilte den Angeschuldigten zur Strafe der Dienstentlassung, beließ ihm jedoch die Hälfte des gesetzlichen Ruhegehalts auf die Dauer von drei Jahren. Aus den Urteilsgründen ist folgendes hervorzuheben:

Zunächst wird festgestellt, daß der Grundsatz »ne bis in idem«, der auch im Disziplinarrecht gilt, trotz der vorher geschehenen Bestrafung durch die Ober-Postdirektion nicht verletzt worden ist. Die Amtspflichtverletzung, deren sich der Angeschuldigte vor dem 19. Juli 1920 schuldig gemacht hat, ist durch die von der Ober-Postdirektion verhängte Ordnungsstrafe gesühnt. Für die Zeit nach dem 19. Juli 1920 wird unter tatsächlicher Würdigung der gesamten Umstände ein neues, selbständig zu ahndendes Dienstvergehen angenommen. Der Angeschuldigte hat nicht etwa nur die frühere Verfehlung durch bloßes Schweigen oder Unterlassung der Nachholung der Eidesleistung aufrechterhalten, sondern er hat dem untersuchungführenden Beamten auf Befragen wiederum ausdrücklich erklärt, daß er den gesetzlich vorgeschriebenen Eid nicht leiste, dadurch aber sich aufs neue im Ungehorsam betätigt.

In der Sache selbst konnte auf die Berufung des Beamten der Staatsanwaltschaft das freisprechende Urteil der Disziplinarkammer nicht aufrechterhalten werden.

Nach Artikel 176 der Reichsverfassung sind alle öffentlichen Beamten auf die Verfassung zu beeidigen; das Nähere hat eine Verordnung des Reichspräsidenten zu bestimmen. Die demgemäß ergangene Verordnung vom 14. August 1919 schreibt in Artikel 1 vor, daß die Reichsbeamten den Eid dahin zu leisten haben: »Ich schwöre Treue der Verfassung, Gehorsam den Gesetzen und gewissenhafte Erfüllung meiner Amtspflichten«. Nur die Leistung des Treueids auf die Verfassung wird von dem Angeschuldigten verweigert, indem er eine dahingehende Verpflichtung in Abrede stellt. Seine Weigerung ist nicht begründet.

Gegen die Rechtsgültigkeit der Verordnung könnte zunächst eingewendet werden, daß sie mit dem Verlangen des Treueids den Boden des Artikels 176 Reichsverfassung verlasse, weil in diesem von einem Treueid nicht die Rede sei. Dem ist entgegenzuhalten, daß die Treupflicht der Beamten durch den Eid nicht erst begründet, sondern als eine ihnen kraft öffentlich-rechtlicher Normen obliegende Verbindlichkeit nur feierlich bekräftigt wird. Die Verordnung schafft daher keine neue Verpflichtung, sondern normiert nur Inhalt und Wortlaut des Eides auf Grund des geltenden Rechts und im Rahmen des Artikels 176 Reichsverfassung, der ganz allgemein und ohne jede Beschränkung die näheren Bestimmungen über die Vereidigung dem Reichspräsidenten überträgt.

Es wird weiter behauptet, daß das Verlangen, der Verfassung Treue zu schwören, in sich einen Widerspruch enthalte, da Treue begrifflich die völlige, innerliche Hingabe an den Gegenstand, dem sie geschuldet werde, voraussetze, dies aber bei der Verfassung nicht möglich sei. Man könne ihr als einem Gesetz wohl gehorsam, nicht aber treu sein in dem Sinne, daß man sich für sie persönlich und aus innerster Überzeugung einsetze. Aber in diesem weitreichenden Sinn ist der Treuebegriff überhaupt nicht zu verstehen. Ebenso wie einer Person kann Treue auch einer Sache, z. B. einer staatlichen Einrichtung, gleichviel, ob sie Bestand haben wird oder nicht, gelobt werden. Die Treue gegenüber einer Person mag, und zwar auch im Rechtssinn, eine bedingungslose, auf innere Überzeugung gegründete Hingabe erfordern. Dagegen zwingt nichts dazu, dieses Erfordernis auf die Treue gegenüber einer Sache auszudehnen. Hier genügt im Verhältnis des Verpflichteten zu dem Treuegegenstand eine Bindung mehr äußerlicher Art, die die innere Gesinnung des Verpflichteten unberührt läßt. Insbesondere erschöpft sich die Treue des Beamten gegenüber der Verfassung zwar nicht im Gehorsam gegen die einzelnen Verfassungsgesetze, wohl aber darin, daß er unbeschadet seiner inneren Überzeugung sich aller Handlungen enthält, die geeignet sind, den durch die Verfassung geschaffenen staatsrechtlichen Zustand zu beeinträchtigen. In diesem Sinne, nicht mit der Folge einer innerlichen, bis zur Selbsteinsetzung gehenden Hingabe wird der Beamte durch den Treueid an die Verfassung gebunden.

Legt man diesen allgemeinen Treuebegriff zugrunde, so fragt sich weiter, ob er auch für die Reichsbeamten gegenüber der Reichsverfassung gilt oder durch sonstige Verfassungsbestimmungen zugunsten der Beamten eine Änderung erleidet. Artikel 118 Abs. 1, 130 Abs. 2 Reichsverfassung gewährleisten den Beamten das Recht freier politischer Gesinnung und Betätigung. Sie stellen in Übereinstimmung mit dem allgemeinen Treuebegriff zunächst ausdrücklich klar, daß die Treupflicht ein innerliches Gebundensein an die Reichsverfassung nicht erfordert. Sie schränken, wie zugegeben werden muß, auch im übrigen die Treupflicht ein, indem sie die Bindung des Beamten an die Verfassung durch die Gewährung gewisser Freiheitsrechte viel loser gestalten. Es wäre aber verfehlt, mit dem angefochtenen Urteil anzunehmen, daß durch Artikel 118, 130 Reichsverfassung die Reichsbeamten der Treupflicht gegenüber der Verfassung und ihrer eidlichen Bestärkung überhaupt enthoben seien.

Die Frage ist, ob jene Freiheitsrechte für die Beamten unbedingte Geltung haben, oder ob sie nicht nur den allgemeinen, für jeden Staatsbürger bestehenden, sich z. B. aus dem Strafrecht ergebenden, sondern darüber hinaus noch besonderen Beschränkungen des Beamtenrechts unterliegen. Nach den allgemeinen Grundsätzen des Beamtenrechts kann es aber nicht zweifelhaft sein, daß die erwähnten Grundrechte in dem besonderen Beamtenverhältnis ihre natürliche Grenze finden. Im Interesse der staatlichen, von ihm vertretenen Autorität hat der Beamte auch bei Betätigung seiner staatsbürgerlichen Rechte die durch seine amtliche Stellung gebotene Zurückhaltung zu üben. Er darf zunächst von diesen Rechten auch außeramtlich niemals in einer Weise Gebrauch machen, die der Achtung und dem Ansehen, die sein Beruf erfordern, zuwiderläuft. Weiter geht seine Verpflichtung, sobald er innerhalb seines amtlichen Wirkungskreises, d. h. als Beamter tätig wird. Hier schuldet er der Verfassung unbedingte Treue in dem Sinne, daß er sich gegen sie niemals betätigen darf, also *im Amt* alles unterlassen muß, was mit den Grundsätzen der Verfassung in Widerspruch steht und geeignet ist, den durch sie geschützten staatlichen Interessen und Einrichtungen Abbruch zu tun. Die Freiheit der politischen Gesinnung wird dadurch nicht berührt, und ebensowenig steht Artikel 118 Abs. 1 Satz 2 Reichsverfassung entgegen, schon weil er nur für Arbeiter und Angestellte, nicht aber für Beamte gilt.

In diesem Sinne verstanden steht das verfassungsmäßige Recht des Beamten auf Freiheit seiner politischen Gesinnung und Betätigung in keinem unlöslichen Widerspruch mit seiner Treupflicht. *Nur innerhalb der durch das Amt gezogenen Grenzen ist der Beamte der Reichsverfassung Treue in dem dargelegten Sinne schuldig.* Etwas Anderes als die feierliche Bekräftigung *dieser* Treupflicht wird in der Verordnung vom 14. August 1919 nicht verlangt.

Auch die Reichsregierung hat niemals einen Zweifel daran gelassen, daß das Verlangen des Treueids nur die dargelegte eingeschränkte Bedeutung habe. Sie hat dieser Auffassung wiederholt in amtlichen Äußerungen ihrer Vertreter Ausdruck gegeben. Bereits bei der Beratung des Artikels 172a (jetzt 176) Reichsverfassung hat der Reichskommissar Dr. Preuß in der Sitzung der Nationalversammlung vom 31. Januar 1919 (Stenograph. Berichte Bd. 329, S. 2192) Gelegenheit genommen, im Namen der Reichsregierung zu erklären, daß »die Vereidigung den Beamten auf die Bestimmungen der Reichsverfassung in Wahrnehmung seines Amtes, in seiner amtlichen Tätigkeit verpflichtet; die Bestimmungen über seine staatsbürgerliche Freiheit, die Artikel 128 (jetzt 130) enthalte, würden dadurch in keiner Weise eingeschränkt oder berührt«. Erklärungen gleichen Inhalts sind auf Anfragen am 16. Dezember 1919 und 23. September 1921 abgegeben worden (Stenograph. Berichte Bd. 331, S. 4057, Drucksachen des Reichstags I 1920/21 Nr. 2659, 2698).

Hiernach kann nicht anerkannt werden, daß die Fassung der Eidesnorm »Ich schwöre Treue der Verfassung« in ihrer durch sinngemäße Auslegung ermittelten und von der Reichsregierung gewollten Bedeutung gegen verfassungsrechtliche Normen verstößt. Ebensowenig ist dem angefochtenen Urteil zuzugeben, daß das Verlangen des Treueids notwendigerweise einen Gewissenskonflikt für die monarchisch gesinnten, im Reichsdienst verbliebenen Beamten schafft. *Der Treueid fordert nicht ein innerliches Gebundensein an die republikanische Staatsform und ein Aufgeben der bisherigen politischen Überzeugung*, wie er auch die freie Betätigung der politischen Gesinnung außerhalb des Amtes nicht verbietet. Auf den früher dem Kaiser geleisteten Treueid aber können sich die Beamten deshalb nicht berufen, weil sie von diesem Treueid in der Abdan-

kungsurkunde vom 28. November 1918 rechtswirksam entbunden sind. Inwiefern wohlerworbene Rechte der alten Beamten durch die Verordnung vom 14. August 1919 verletzt sein sollen, ist nicht abzusehen.

Der Angeschuldigte hat die Leistung des Treueids wiederholt, zuletzt noch in der Verhandlung vor dem Disziplinarhof, verweigert. Da die Eidesleistung gesetzlich vorgeschrieben und dadurch als besondere Amtspflicht gekennzeichnet ist, die zugleich den Charakter einer Gehorsamspflicht gegenüber den Anordnungen der vorgesetzten Dienstbehörden trägt, enthält die Weigerung eine Amtspflichtverletzung, also ein Dienstvergehen im Sinne der §§ 10, 72 RBG.

Der Angeschuldigte ist über seine Verpflichtung zur Leistung des vollständigen Amtseids wiederholt eindringlich belehrt und auf die Folgen seiner Weigerung hingewiesen worden. Vor dem Disziplinarhof hat er zugegeben, daß er insbesondere auch über Sinn und Tragweite des Treueids von seinen Vorgesetzten unterrichtet worden sei. Er hat somit schuldhaft gehandelt, wenn er trotzdem die Ablegung des Treueids fortgesetzt und beharrlich verweigerte. Die Weigerung bildet auch objektiv ein sehr schweres Dienstvergehen, indem dadurch dem Reiche die notwendige Vorbedingung und Gewähr für ein treues und zuverlässiges Verhalten des Angeschuldigten im Dienst entzogen wird. Es kann dem Reiche nicht zugemutet werden, ein Amt durch einen Beamten, der aus nicht stichhaltigen Gründen die Leistung des Treueids ablehnt, länger verwalten zu lassen. Jede andere gegen den Angeschuldigten ausgesprochene Strafe würde, wie die erfolglose Verhängung der Ordnungsstrafe beweist, fruchtlos bleiben. Unter diesen Umständen ist die Dienstentlassung geboten. Sie ist, was auch der Angeschuldigte anerkannt hat, die natürliche und einzige Lösung des Konflikts, in den er geraten ist.

Immerhin stehen dem Angeschuldigten Milderungsgründe im Sinne des § 75 Ziff. 2 Abs. 2 des RBG. zur Seite. Er stand nach seiner eigenen Überzeugung unter einem Gewissenszwang und hat, wie feststeht, nicht aus selbstsüchtigen Beweggründen gehandelt. Ihm war der Ausweg verschlossen, auf Grund des Gesetzes vom 12. September 1919, betr. Pensionierung von Reichsbeamten infolge Umgestaltung des Staatswesens (RGBl. S. 1654), seine Pensionierung nachzusuchen, da er als Postbetriebsassistent nicht zu den politischen Beamten im Sinne dieses Gesetzes zählt. Sein Vorleben und seine Dienstführung sind vorwurfsfrei. Diesen Umständen ist dadurch Rechnung getragen, daß ihm ein Teil seines gesetzlichen Ruhegehalts auf einen kurzen Zeitraum belassen ist. Eine weitergehende Begünstigung, insbesondere Belassung auf Lebenszeit, würde eine Prämie für eidweigernde Beamte bedeuten.

Schriftwerke.

Handausgabe des Einkommensteuergesetzes vom 29. März 1920 in der Fassung vom 24. März 1921 und 11. Juli 1921 nebst den Ausführungsbestimmungen und den Vorschriften über die Rücklagen nach § 59a sowie die Einkommensteuer vom Arbeitslohn. Von Dr. jur. Georg Strutz, Senatspräsidenten am Reichsfinanzhof. Dritte, gänzlich neu bearbeitete und vermehrte Auflage. XVIII und 521 Seiten. Verlag von Otto Liebmann, Berlin, 1921. In Halbleinen gebunden 58 *M*.

Das Handbuch ist nicht lediglich eine erläuterte Textausgabe des Einkommensteuergesetzes, sondern bringt neben dem Text eine selbständige Auslegung des

Gesetzes unter ausgiebiger Berücksichtigung der einschlägigen Rechtsprechung und ist als Vorläufer des »Großen Kommentars zum Einkommensteuergesetz« anzusehen, der als Teil des vom Reichsminister Schiffer herausgegebenen Sammelwerks »Die Deutschen Finanz- und Steuergesetze in Einzelkommentaren« von demselben Verfasser in demselben Verlag voraussichtlich noch in diesem Jahr erscheinen wird. Die beiden ersten, 1920 erschienenen Ausgaben des Handbuchs sind vergriffen; sie hätten überdies wegen der einschneidenden Änderungen des Gesetzes ohnehin umgearbeitet werden müssen. Die jetzt vorliegende dritte Auflage enthält auch die inzwischen erschienenen ministeriellen Ausführungsbestimmungen — soweit sie für Steuerpflichtige von Belang sind —, die Einkommensteuer vom Arbeitslohn — die sogenannte Lohnsteuer — und Vorschriften über die Rücklagen nach § 59a des Gesetzes sowie eine große Zahl neuer Erläuterungen. Das Handbuch ist dadurch um 240 Seiten stärker geworden (davon entfallen 100 Seiten auf die neuen Erläuterungen); ein eingehender Sachweiser erleichtert seine Benutzung. Für die Steuerveranlagung wird es jedem Steuerpflichtigen ein guter Berater auf den neuen Wegen der Einkommensteuergesetzgebung sein. Zu berücksichtigen wären indes noch die vom Reichstag unterm 17. Dezember 1921 beschlossenen Änderungen, die naturgemäß in das Werk nicht haben aufgenommen werden können.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(Oktober bis Dezember 1921)

A. Liste der Zeitschriften.

1. Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamts. Berlin.
2. Amtsblatt für die Reichsschatzverwaltung. Berlin.
3. Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie. Berlin.
4. Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft. München.
5. Annales des Postes, Télégraphes et Téléphones. Paris.
6. Die Arbeiter-Versorgung. Berlin.
7. Archiv für Eisenbahnwesen. Berlin.
8. Archiv für Post und Telegraphie. Berlin.
9. Archiv für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik. Tübingen.
10. Die Bank. Monatshefte für Finanz- und Bankwesen. Berlin.
11. Bayerische Verkehrsblätter. München.
12. Beamten-Jahrbuch mit Umschau. Berlin.
13. Blätter für Genossenschaftswesen. Berlin.
14. Blätter für Post und Telegraphie. Zeitschrift der höheren Post- und Telegraphen-Beamten. Berlin.
15. Deutsche Bauzeitung. Berlin.
16. Deutsche Juristen-Zeitung. Berlin.
17. Deutsche Kolonialzeitung. Berlin.
18. Deutsche Postzeitung. Berlin.
19. Deutsche Revue. Stuttgart.
20. Deutsche Rundschau. Berlin.
21. Deutsche Strafrechts-Zeitung. Berlin.
22. Deutsche Verkehrs-Zeitung. Berlin.

22a. Deutsches Beamten-Archiv. Berlin.

23. Deutsches Handels-Archiv. Berlin.
24. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen (Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht von Eger). Berlin.
25. Elektrotechnische Zeitschrift. Berlin.
26. Export. Berlin.

27. Finanz-Archiv. Zeitschrift für das gesamte Finanzwesen. Stuttgart.
28. Finanz-Ministerial-Blatt. Berlin.
29. Gesundheits-Ingenieur. München.
30. Gewerbefleiß. Berlin.
31. Die Grenzboten. Berlin.
32. Handel und Gewerbe. Berlin.
33. Hansa. Hamburg.
34. Heeres-Verordnungsblatt. Berlin.
35. Jahrbuch Zeitschrift für drahtlose Telegraphie und Telephonie sowie für das Gesamtgebiet der Hochfrequenztechnik. Leipzig.
36. Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik (Hildebrand). Jena.
36a. Internationale P. T. T. Wien.
37. Die Invaliditäts- und Alters-Versicherung im Deutschen Reiche. Mainz.
38. Journal Télégraphique. Bern.
39. Justiz-Ministerial-Blatt für die preußische Gesetzgebung und Rechtspflege. Berlin.
40. Marine-Rundschau. Berlin.
41. Marineverordnungsblatt. Berlin.
42. Militär-Wochenblatt. Berlin.
43. Ministerialblatt der Preußischen Verwaltung für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Berlin.
44. Ministerial-Blatt für die Preußische innere Verwaltung. Berlin.
45. Mitteilungen aus dem Materialprüfungsamt zu Berlin-Dahlem. Berlin.
46. Mitteilungen der Reichsanstalt für Maß und Gewicht. Berlin.
47. Das neue Deutschland. Gotha.
48. Dr. A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt. Gotha.
49. Postalische Rundschau. Berlin.
50. Preußische Jahrbücher. Berlin.
51. Das Recht. Rundschau für den deutschen Juristenstand. Berlin.
52. Recht und Wirtschaft. Berlin.
53. Reichs-Verkehrs-Blatt. Abteilung A und Abteilung B. Berlin.
54. Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im Deutschen Reiche. Leipzig.
55. Sparkasse. Zeitschrift des deutschen Sparkassen-Verbandes. Hannover.
56. Statistik des Deutschen Reichs. Berlin.
57. Statistik des Deutschen Reichs. Vierteljahrshefte. Berlin.
58. Statistik, Preußische. Berlin.
59. Telegraphen- und Fernsprech-Technik. Berlin.
60. Die Umschau. Leipzig.
61. L'Union Postale. Bern.
62. Unter dem Reichsadler. Berlin.
62a. Der Verkehr. Zeitschrift des Instituts für Verkehrslehre Köln. Dortmund.
63. Die Verkehrsnachrichten für Post und Telegraphie. Berlin.
64. Veröffentlichungen des Reichsaufsichtsamts für Privatversicherung. Berlin.
65. Veröffentlichungen des Reichsgesundheitsamts. Berlin.
66. Wasmuths Monatshefte für Baukunst. Berlin.
67. Weltwirtschaft. Monatschrift für Weltwirtschaft und Weltverkehr. Berlin.
68. Weltwirtschaftliches Archiv. Jena.
69. Wirtschaftsdienst. Hamburg.
70. Wirtschaft und Statistik. Berlin.
71. Württembergische Verkehrs-Zeitung. Stuttgart.
72. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. Berlin.
73. Zeitschrift des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins. Halle (Saale).
74. Zeitschrift des Preußischen Statistischen Landesamts. Berlin.
75. Zeitschrift für Bauwesen. Berlin.
76. Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Tübingen.
77. Zeitschrift für Versicherungswesen. Berlin.
78. Zeitschrift für Wohnungswesen. Berlin.
79. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. Berlin.
80. Zentralblatt der Bauverwaltung. Berlin.
81. Zentralblatt für das Deutsche Reich. Berlin.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Berichterstattung, politische und wirtschaftliche ..., von Dr. Schneider (Weltnachrichtenverkehr, Nachrichtenagenturen — Reuter, Agence Havas, Wolff —) **68.** Bd. 17 S. 240.
— Berufsberatung und Arbeitsnachweis, von Dr. Rose **60.** 685.
— Über Betonfußböden in Nutzbauten, von Winkelmann, Landesbauinspektor a. D. **15.** Beil. (Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau) 130.
— Die neuste Entwicklung der Arbeiter-Gewinnbeteiligungsfrage in Europa und Amerika, von Göhring **33.** 1175.
— Ernährungsbedarf, die Steigerung der Kosten für den ... im In- und Ausland seit Beginn des Krieges **70.** 418.
— Esperanto, die Welthilfssprache ..., von Rieck, Postdirektor **36a.** 24.
— Esperanto, eine Erwiderung von Meinken, Postdirektor **14.** 210.
— Heizung, die Bedeutung der ... in gesundheitlicher Beziehung **29.** 575.
— Heizungstechnik **29.** 645.
— Heizungstechnik, die Verwendung der Elektrizität in der ..., von Gebr. Sulzer **29.** 581.
— v. Helmholtz, Hermann ..., von Wiener (Hertzsche Wellen) **19.** Jahrg. 46 Bd. 4 S. 97. 105.
— Holz, der künstliche Schutz des ... im Bauwesen gegen Fäulnis, von Dr.-Ing. Moll **15.** Beil. (Der Holzbau) 85.
— Holzwespen, die Bleiplatten durchnagen, von Harnisch **60.** 784.
— Indexziffer und Lohnhöhe **10.** 623. 688.
— Das »Ingenogramm«, von Dr. Laemmel (Intelligenzprüfungen) **60.** 663.
— Die Kohlenversorgung der Welt **60.** 687.
— Lohnentwicklung im Ausland **70.** 429. 537.
— Lohnsteigerung, Theorie der ..., von Dr. Stucken **54.** Heft 3 S. 75.
— Meteorologie, gerichtliche ..., von Dr. Hildebrandt (Beschädigung von Fernsprechteilnehmern oder Beamtinnen durch elektrische Schläge, Blitzschlag als höhere Gewalt oder Betriebsunfall) **60.** 590, **49.** 375.
— Der Nachrichtendienst für den deutschen Außenhandel, von Runkel, Dipl.-Kaufmann **62a.** Jahrg. 1 S. 53.
— Die Papierproduktion in den Hauptproduktionsländern **70.** 401.
— Post und Telegraphie in den deutschen Schutzgebieten und bei den deutschen Verkehrsanstalten im Ausland in den Jahren 1903 bis 1914, von Puche, Geh. Ober-Postrat a. D. **8.** 377. 451.
— Recht und Rechtsgang in den abgetretenen und besetzten Gebieten, Recht und Rechtsgang im polnischen Abtretungsgebiet, Überleitung der Rechtspflege, von Koffka, Amtsgerichtsrat **16.** 735.
— Satzung der Internationale des Personals der Post-, Telegraphen- und Telephonbetriebe **12.** Jahrg. 8 S. 169, **36a.** 1. 4.
Schreibmaschinen, einige Unvollkommenheiten der ... und ihre Beseitigung, von Prof. Dr. van Walsem **60.** 653.
— Der freie Sonnabend-Nachmittag für das Post-, Telegraphen- und Telephonpersonal, von van Giessel, Generalsekretär des Centrale Bond van Nederlandsch Post-, Telegrafen Telefoon-Personeel **36a.** 16.
— Staats- oder Privatbahnen? Prüfung der Frage durch die Generaldirektion der schwedischen Staatsbahnen **79.** 818. 846.
— Die Streik- und Ausstandsbewegung im Handels- und Verkehrsgewerbe der modernen Kulturstaaten im 1. Halbjahr 1921, von Göhring (Eisenbahner, Post- und Telegraphenarbeiter) **33.** 1080.
— Taylorsystem und Gesundheit des gewerblichen Arbeiters, von Dr. med. Dienemann **60.** 619.
— Welthandel und Weltverkehr, von Wirkl. Geh. Rat Edlen von Braun, Präsident des Reichswirtschaftsrats und M. d. R. **19.** Jahrg. 46 Bd. IV S. 193.
— Wirtschaftsrecht, Begriff und Bestandteile des ..., von Prof. Dr. Kaskel **52.** 211.
— Zentralheizungen, die Wirtschaftlichkeit der ... **29.** 579, **15.** 451.
— Zentralheizungen, Verteilung der Kosten von ... nach dem wirklichen Verbrauch, von Körting **29.** 518.

Deutschland. Abgabe von Behelfsbauten an Reichsbehörden **2.** 657.
— Achtstundentag, die gesetzliche Regelung des ..., von Dr. Adrian, Syndikus **62a.** Jahrg. 1 S. 103.
— Die Achtundvierzig-Stunden-Woche in den Spezialbetrieben, von Klessing **11.** 392.
— Amtsbezeichnung der außerplanmäßigen Beamten (Diätare) **2.** 699.
— Das Amtsdefektsrecht, von Elz **12.** Jahrg. 8 S. 313.
— Amtspflichten in der Revolutionszeit **49.** 377.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschrift in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Deutschland. Amtsstil, vom ... **49.** 370.
— Amtsverschwiegenheit, Bruch der ... als Dienstvergehen, Stellung des Beamten über den Parteien (Entsch. des OVG. vom 24. Februar 1921) **21.** 312, **16.** 767, **51.** Beil. Nr. 2957. 2956, **18.** 638, **22a.** Jahrg. 2 S. 131.
— Angestelltenversicherung. Das Gesetz vom 23. Juli 1921 über Änderung des Versicherungsgesetzes für Angestellte, von Dr. Jaeger, Direktor **6.** 541.
— Die Anstellung als Beamter erfolgt durch Übertragung obrigkeitlicher Befugnisse im Wege eines einseitigen Staatsakts auch ohne Aushändigung einer Anstellungsurkunde (Entsch. des RG. vom 26. November 1920) **51.** Beil. Nr. 2654.
— Anstellung, an welche allgemeinen Voraussetzungen ist die ... der Beamten gebunden?, von Elz **12.** Jahrg. 8 S. 173.
— Anstellung. Ein Beamter kann auch nur auf bestimmte Zeit oder für ein seiner Natur nach vorübergehendes Geschäft angestellt werden **51.** Beil. Nr. 2655.
— Anstellung. Ist die Anstellung in der ersten staatlichen Stelle für die Festsetzung des Vergütungsdienstalters eines Angestellten maßgebend? **22.** 322.
— Anstellungsgrundsätze für Militäranwärter, Entwurf einer Neuregelung der ... **12.** Jahrg. 8 S. 161.
— Arbeiterlöhne, Neuregelung der ... **2.** 628. 655, **53.** 489, **34.** 499.
— Arbeitsgesetzbuch, der Geltungsbereich des künftigen ..., von Dr. Silberschmidt, Oberlandesgerichtsrat und Honorarprofessor **52.** 238.
— Arbeitsrecht. Dienstfreilassung von Betriebsratsmitgliedern **13.** 670.
— Arbeitstarifgesetz, der Entwurf eines ..., von Prof. Dr. Hedemann **52.** 185.
— Arbeitsverhältnis der nicht vollbeschäftigten und der im § 1 Ziffer 2 c und d des Lohntarifvertrags aufgeführten Personen, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 11. Oktober 1921 **53.** 460.
— Arbeitszeit bei den Ober-Postdirektionen **18.** 572, **22.** 329.
— Arbeitszeit. Die achtundvierzigstündige Arbeitswoche im äußeren Post- und Telegraphendienst **11.** 412. 420. 447.
— Arbeitszeit, die durchgehende ... **11.** 425. 451.
— Arbeitszeit gewerblicher Arbeiter, Entwurf eines Gesetzes über die ..., von Kuhn **62a.** Jahrg. 1 S. 118, **32.** Jahrg. 29 S. 62.
— Aufwandsentschädigung des Zugpersonals bei der Deutschen Reichsbahn, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 3. Oktober 1921 **53.** 439, **22.** 305.
— Ausbildung der Assessoren für den oberen Dienst der Deutschen Reichsbahn **79.** 970.
— Ausführungsanweisung des preuß. Finanzministers vom 3. September 1921 zur Verordnung über die Gewährung von Notzuschlägen zum Grundgehalt, zur Grundvergütung, zum Ortszuschlag und zu den Kinderbeihilfen der Staatsbeamten usw. **28.** 418.
— Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die Versorgung der vor dem 1. August 1914 aus der Wehrmacht ausgeschiedenen Militärpersonen und ihrer Hinterbliebenen (Altrentnergesetz) vom 18. Juli 1921 **81.** 889.
— Ausführungsbestimmungen zur Reisekostenverordnung für die Reichsbeamten vom 14. Oktober 1921 **81.** 943, **2.** 708.
— Auslese, die psychotechnische ... **62.** 373.
— Ausnutzung, wirtschaftliche ... des Personals und Prüfung des Kopfbedarfs bei den Eisenbahndienststellen und Büros, von Holtermann, Regierungs- und Baurat **79.** 791.
— Bauen, über staatliches ... bei der Post **14.** 234.
— Bauentwürfe, Erlaß des preuß. Finanzministers vom 31. Oktober 1921, betr. die Vereinfachung des Verfahrens bei Herstellung der ... **80.** 557.
— Bauentwürfe, Richtlinien für ... (Größe der Wohnungen, Umwehrungen der Grundstücke usw.), Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 17. August 1921 und des preuß. Finanzministers vom 31. Oktober 1921 **2.** 583, **49.** 378, **28.** 525.
— Baugenossenschaften, die Tätigkeit der deutschen ... 1917 bis 1919 (Beamten-Wohnungs-Verein) **57.** Heft 1 S. 41.
— Bauwesen. Auf falschem Wege, ein Beitrag zur Frage der Postbauverwaltung, von Kasten, Postbaurat **14.** 235.
— Bauwesen, Zuständigkeit im ..., Vf. des Reichsarbeitsministers vom 20. August 1921 **2.** 558.
— Der Beamte im Strafrecht, von Elz **12.** Jahrg. 8 S. 305.
— Beamtenbeirat, über die Tätigkeit des ... **14.** 200. 221, **18.** 550. 628. 692, **62.** 307. 358, **22.** 317. 363. 391, **49.** 396, **11.** 495.
— Beamtenbesoldung, die Entwicklung der ... **18.** 551, **14.** 223.
— Beamtenbildungsarbeit, von Falkenberg **12.** Jahrg. 8 S. 195.
— Beamteneid **18.** 542, **22a.** Jahrg. 2 S. 4, **22.** 323.
— Beamteneigenschaft kann trotz Bezeichnung der Stellung als eines privatrechtlichen Dienstverhältnisses bestehen (Entsch. des RG. vom 12. März 1920) **24.** Bd. 38 S. 32.
— Die Beamteneinheitsgewerkschaft, von Schröder, Ober-Postsekretär **12.** Jahrg. 8 S. 138.
— Beamtengehälter, Neuregelung der ... **11.** 437. 445. 455, **49.** 372. 391, **22.** 325 333, **18.** 589. 602, **62.** 321, **34.** 491. 496, **41.** 537, **2.** 622, **22a.** Jahrg. 2 S. 64, **14.** 230.

Deutschland. Beamtenpolitik, die Grenzlinien gewerkschaftlicher ..., von Falkenberg **12.** Jahrg. 8 S. 131.
— Die Beamtenräte bei der Reichsbahnverwaltung **11.** 496.
— Beamtenrätegesetz **18.** 555. 668, **14.** 244.
— Beamtenrecht, einheitliches ... **11.** 451, **22a.** Jahrg. 2 S. 107.
— Beamtenrecht. Ob eine Eingabe als Beschwerde im Sinne des § 9 des preuß. Beamtenunfallfürsorgegesetzes in Verbindung mit § 23 des Pensionsgesetzes anzusehen ist, ist eine von Amts wegen zu prüfende Rechtsfrage (Entsch. des RG. vom 7. Januar 1920) **24.** Bd. 38 S. 29.
— Beamtenunfallfürsorge, landesgesetzliche Vorschriften über ... sind insoweit nichtig, als sie die Haftung nach dem Reichshaftpflichtgesetz weiter einschränken, als das Reichsunfallfürsorgegesetz, d. h. auch für nichtunfallversicherungspflichtige Beamte diese Haftung ausschließen (Entsch. des RG. vom 17. Juni 1920) **24.** Bd. 38 S. 33.
— Beamtenunfallfürsorgegesetz. Auch die Kosten für einen Pfleger oder einen Aufenthalt im Sanatorium fallen u. U. unter die ersatzfähigen Heilungskosten (Entsch. des RG. vom 15. März 1921) **51.** Beil. Nr. 2656. 2657.
— Preuß. Beamtenunfallfürsorgegesetz, Begriff des Betriebsunfalls und des ursächlichen Zusammenhangs (Entsch. des RG. vom 7. Juni 1921) **16.** 762.
— Beamtenvertretungen (Vortrag des Ober-Telegraphensekretärs Rehländer) **18.** 521, **14.** 244.
— Befähigung für den Staatsdienst **22a.** Jahrg. 2 S. 9, **18.** 570.
— Beflaggen von Dienstgebäuden, wenn mehrere Reichsbehörden in einem und demselben Reichsgebäude untergebracht sind **2.** 626.
— Beihilfen auf Umzugskosten der Post- und Telegraphenanwärter **18.** 542.
— Bekenntnisfreiheit, politische ... der Beamten (Entsch. des Preuß. OVG. vom 17. Oktober 1921) **21.** 375, **12.** Jahrg 8 S. 316.
— Die Benachteiligung der Festbezahlten in der neuen Reichssteuergesetzgebung **12.** Jahrg. 8 S. 214.
— Berufsbildung **62.** 294.
— Beschränkungen bei der baulichen Unterhaltung und Ergänzung der vom Staat genutzten Gebäude und Gebäudeteile, Vf. des preuß. Finanzministers vom 9. August 1921, betr. ... **28.** 457.
— Die Besoldungs-Gleichmacherei **11.** 439.
— Besoldungsvorschriften, Ziffer 95a der ..., Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 24. September 1921. Ein Bildungsgang, der dem der juristisch vorgebildeten Beamten hinsichtlich der Zeit und Art der Ausbildung entspricht, ist anzunehmen bei den am 31. März 1920 im Amte befindlich gewesenen Hilfsarbeitern bei den Zentralbehörden, Posträten usw. **2.** 573.
— Bestechlichkeit der Beamten, zur Bekämpfung der ... **21.** 349.
— Betriebsräte hören auf zu bestehen, wenn die Zahl der Beschäftigten dauernd unter zwanzig sinkt (Entsch. des vorläufigen Reichswirtschaftsrats vom 18. Oktober 1921) **2.** 657.
— Betriebsreform der Reichs-Postverwaltung **14.** 241.
— Beurlaubung von überzählig werdenden Beamten des unteren Dienstes zu anderen Behörden **2.** 647.
— Bewirtschaftung der Reichseisenbahnen, von Riedenauer, Oberregierungsrat **79.** 942.
— Bezüge der jugendlichen Angestellten vom 15. bis zum vollendeten 17. Lebensjahr, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 15. November 1921 und des preuß. Finanzministers vom 3. November 1921 **39.** 571, **22.** 347, **28.** 504.
— Börsenspekulationen der Beamten **12.** Jahrg. 8 S. 189.
— Defektenbeschluß auf Grund des § 141 Abs. 1 Ziffer 1 des Reichsbeamtengesetzes auch bei Diebstahl **22a.** Jahrg. 2 S. 33.
— Zum Defizit der Postverwaltung, von Weber, Postdirektor **14.** 260, **62.** 372, **11.** 533.
— Bahnärztlicher Dienst, von Dr. Reindl, Ministerialrat **11.** 435.
— Dienstalterszulagen und Disziplinarverfahren **22.** 307, **18.** 571.
— Diensteid, Verweigerung des Beamten-Treueids kein Grund zur Dienstentlassung (Entsch. des Disziplinarhofs Hamburg vom 10. Januar 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 39, **22a.** Jahrg. 2 S. 4, **22.** 323, **11.** 460.
— Dienstreisen nach nahegelegenen Orten, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 19. November 1921 **53.** Abt. A 502, **41.** 522, **34.** 524, **22a.** Jahrg. 2 S. 220, **18.** 695.
— Dienstsiegel, Dienststempel usw., allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 8. Oktober 1921, betr. Beschaffung von ... mit dem neuen preußischen Landeswappen **39.** 523.
— Dienststrafrecht, die rechtliche Natur des ... **12.** Jahrg. 8 S. 188.
— Dienstwohnungen, auch zur Räumung von ... ist die Genehmigung des Mietseinigungsamts erforderlich (Entsch. des LG. Nürnberg vom 30. März 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 37.
— Dienstwohnungen mit Sammelheizung (Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 23. September 1921) **18.** 571. 582.
— Der Disziplinarhof im Reichsbeamtenrecht **12.** Jahrg. 8 S. 171.

Deutschland. Disziplinarverfahren. Kann ein Beamter auch dann disziplinarisch bestraft werden, wenn ihm eine Dienstverfehlung zwar nicht nachgewiesen, er aber ihrer dringend verdächtig ist? **12.** Jahrg. 8 S. 190.
— Disziplinarverfahren. Kann ein Beamter wegen der vor seinem Eintritt in den Reichsdienst begangenen Handlungen disziplinarisch belangt werden?, von Elz **12.** Jahrg. 8 S. 191.
— Druckfehler beim Abdruck von Gesetzen im Reichsgesetzblatt, Wirksamkeit der Berichtigung von ... (Entsch. des RG. vom 12. April 1921) **16.** 832.
— Ehrenämter, Dienstbefreiung von Beamten usw. zur Übernahme öffentlicher ... in Preußen **22 a.** Jahrg. 2 S. 72.
— Eigenheime für Beamte **18.** 556.
— Einnahmen der Reichs- Post- und Telegraphenverwaltung **81.** 852. 881. 966, **36.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1921 S. 569.
— Die Einwirkung der Entwertung des deutschen Geldes auf Dauerrechtsverhältnisse, von Oberlandesgerichtsrat Grünebaum, Geh. Justizrat **16.** 801.
— Das Eisenbahnbetriebspersonal und seine Erziehung, von Heinrich, Geh. Baurat **79.** 834.
— Entlassung aus einem wichtigen Grunde, von Schulz, Verkehrsinspektor **79.** 901.
— Entlassungen von Angestellten zwecks Einstellung von Beamten oder sonst Versorgungsberechtigten (Schiedsspruch des Zentralschlichtungsausschusses) **2.** 702.
— Entlassung, wie verhält sich das Dienststrafverfahren zur freiwillig geforderten ...?, von Elz **12.** Jahrg. 8 S. 182.
— Die Entstaatlichung der Eisenbahn und die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsanstalten **71.** 109, **62.** 360, **11.** 528.
— Die Entstaatlichung und die Post, von Scharringhausen **12.** Jahrg. 8 S. 272.
— Fachausbildung, von Stößlein, Postinspektor **11.** 402.
— Familie, Begriff ... im Sinne des § 114 der ZPO. (Entsch. des OLG. Königsberg vom 11. Oktober 1920) **22.** 322.
— Familienförderung durch hauswirtschaftliche Ausbildung der Frauen und Töchter der Eisenbahnbeamten und -arbeiter, von Gotter, Regierungsbaurat **79.** 731.
— Fernbleiben vom Dienst wegen Nervenschwäche (Entsch. des RG. vom 15. Februar 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 39.
— Filmaufnahmen im Eisenbahnbetrieb, Erlaß des Reichsverkehrsministers **79.** 779, **22.** 381.
— Die Finanzen des Reichs und der deutschen Länder **57.** Heft 2 S. 49.
— Finanzierung von Arbeiterwohnungen, von Dr. Scheuermann, Landrat **78.** 281.
— Polnische Flüchtlinge, Neueinstellung von ... bei der Eisenbahn **79.** 761.
— Fristarbeit in Eisenbahnwerkstätten, von Bardtke, Oberregierungsbaurat **79.** 960.
— Fuhrkosten bei Dienstreisen, Erhöhung der ... **2.** 675, **34.** 539, **49.** 441, **39.** 662.
— Gebührenvorlagen, die neuen ... der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **22.** 309. 342. 349. 375. 383, **62.** 318, **62 a.** Jahrg. 1 S. 128, **63.** 510. 606. 658. 707. 719. 739. 757.
— Gedingeverfahren auf Güterböden und Umladestellen der Eisenbahnverwaltung, Grundsätze über das ... (Vf. des Reichsverkehrsministers vom 23. September 1921) **53.** 433, **62 a.** Jahrg. 1 S. 162.
— Gefährdung der Amtsvorsteher als Inhaber von Dienstwohnungen bei Unruhen **18.** 555.
— Gehalts- usw. Beträge, zuviel gezahlte ... **18.** 664.
— Gehorsamspflicht. Wo sind für den Beamten die Grenzen der ....?, von Elz **12.** Jahrg. 8 S. 249.
— Geschäftssachen, Übertragung von ... zur selbständigen Bearbeitung an mittlere technische Beamte **2.** 671.
— Hilflosenrente, für die Zubilligung der ... aus § 1 Abs. 3 des preuß. Beamtenunfallfürsorgegesetzes kommt es nicht darauf an, daß die fremde Wartung und Pflege durch Haushalts-, Familienangehörige oder sonstige Personen unentgeltlich geleistet wird (Entsch. des RG. vom 13. Januar 1920) **24.** Bd. 38 S. 31.
— Hochhaus, der Übergang zum ... in Berlin **15.** 388.
— Hochhäuser. Wettbewerb für Entwürfe zu einem Bürohaus in Düsseldorf **80.** 498.
— Hochschulstudium, Anrechnung von ... usw. auf das Anwärterdienstalter **44.** 332, **22.** 335.
— Das Institut für Verkehrslehre in Köln **18.** 556, **79.** 823, **33.** 1263, **63.** 595, **49.** 402, **62 a.** Jahrg. 1 S. 137, **22.** 397.
— Kaufkraft des Geldes, die Festigung der ... (das Kernproblem der Beamtenbesoldungspolitik und seine Lösung durch die Freiland-Freigeld-Theorie), von Maaß **12.** Jahrg. 8 S. 283.
— Kinderbeihilfen, Vf. des preuß. Finanzministers vom 20. Oktober 1921, betr. Gewährung von ... neben Waisengeld usw. **28.** 503. 518
— Kinderzulagen an über 21 Jahre alte Kinder (mit körperlichen oder geistigen Gebrechen) **22 a.** Jahrg. 2 S. 27.
— Kinderzuschläge für uneheliche Kinder **18.** 582.
— Das Klagerecht der Reichsbeamten, von Neumann, Ministerialamtmann **49.** 394. 416. 437.
— Der Kleingartenbau und die Beamten **18.** 592.

Deutschland. Kleinwirtschaft, zur Entwicklung der ... im Bereich der ehemaligen preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, von Dr. Diesel **7.** 1085.
— Königsberg (Pr.), alte und neue Posthäuser in ..., von Springer, Rechnungsrat **80.** 553.
— Das Krankenfürsorgegesetz für Beamte und die Postbeamtenschaft **18.** 538.
— Die Kreditaktion der Industrie und die Entstaatlichung der Reichsbetriebe, von Falkenberg **12.** Jahrg. 8 S. 259.
— Kriegsdienstzeit, Anrechnung von ... auf das Dienstalter usw. **22.** 357, **18.** 638. 654, **2.** 655, **53.** 517, **22a.** Jahrg. 2 S. 120.
— Kündigung. Kann einem in den einstweiligen Ruhestand versetzten Kündigungsbeamten nachträglich das Beamtenverhältnis gekündigt werden?, von Elz **12.** Jahrg. 8 S. 185.
— Lage, die wirtschaftliche ... der deutschen Reichsbahn, von Dr. Homberger, Oberregierungsrat **7.** 1029, **11.** 517. 530. 540.
— Leitsätze des Bundes sächsischer Staatsbeamten (Beamtengewerkschaft) für die Demokratisierung der Verwaltung **12.** Jahrg. 8 S. 155.
— Lichtverbrauch in Mietwohnungen ohne Gasmesser und Elektrizitätszähler (Dienstwohnungen) **2.** 604. 668.
— Linoleumfußböden, Behandlung der ... **2.** 671.
— Lohnpfändung, Änderung der Verordnung über ... **13.** 695, **18.** 679.
— Lohntarife für Arbeiter **2.** 589, **53.** Abt. B 441.
— Die Lohn- und Gehaltsregelung für die Reichsbetriebe und Reichsbehörden **70.** 426. 535.
— Maschinenwesen bei der Reichspost, Entwicklung und Aufgaben des ..., von Kasten, Postbaurat **63.** 577.
— Maßnahmen zur sparsamen Finanzwirtschaft **43.** 290, **28.** 488.
— Mieteinigungsamt und Baugenossenschaft, von Dr. Stempel, Rechtsanwalt **78.** 259.
— Militäranwärter, Anrechnung von Kriegsdienstzeit auf das Besoldungsdienstalter und das Prüfungsdienstalter von Beamten aus der Klasse der ... **22.** 333.
— Mitteilung von Runderlassen an die Betriebsvertretungen und die Kündigung oder Versetzung der Mitglieder von Betriebsvertretungen, Vf. des preuß. Finanzministers und des preuß. Ministers des Innern vom 6. Oktober 1921, betr. die ... **28.** 475.
— Nachtdienstzulagen im Bereich der Wasserbauverwaltung, Erlaß des preuß. Ministers für Landwirtschaft usw. vom 7. November 1921 **80.** 593.
— Nebenämter oder Nebenbeschäftigungen, allgemeine Vf. des preuß. Finanzministers vom 3. August 1921, betr. Übertragung von ... auf Beamte, Genehmigung zur Übernahme von ... **28.** 415, **18.** 543, **44.** 312, **39.** 654.
— Obstbäume und Beerensträucher für Gärten zu reichseigenen Dienstgebäuden und Wohngebäuden **2.** 584.
— Öfen, Beihilfen zur Beschaffung von ... an Reichsbeamte, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 2. November 1921 und des Reichsverkehrsministers vom 17. November 1921 **2.** 641, **53.** Abt. A S. 502, Abt. B S. 484.
— Zur Ortsklasseneinteilung **11.** 437, **62.** 365, **18.** 668. 675, **34.** 553.
— Ortszuschlag bei rückwirkender Stellenverleihung **22a.** Jahrg. 2 S. 28.
— Der militär-fiskalische Park Alt-Moabit 117/118 gegenüber dem Kriminalgericht in Berlin und sein Schicksal (geplanter Neubau für die Ober-Postdirektion Berlin) **15.** 359.
— Parlamentarismus und Volksgemeinschaft, von Dr. Müller, Staatssekretär a. D. **19.** Jahrg. 46 IV. Vierteljahr 12.
— Pauschvergütung bei Dienstreisen, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 24. Oktober 1921 **2.** 617.
— Pensionsberechtigung als Arbeitsentgelt **62.** 310.
— Pensionsergänzungsgesetz mit Ausführungsbestimmungen **62.** 326, **22.** 359.
— Pensionsverkürzung der Reichsbeamten, die neben dem Ruhegehalt aus einer Tätigkeit im Handel oder in der Industrie erhebliche Einkommen beziehen **11.** 417, **49.** 374, **18.** 679.
— Personalreform **18.** 673.
— Posthaftung und BGB.-Haftung (zur Frage der sogenannten Haftungsausschlüsse im Post- und Telegraphenrecht), von Dr. Staedler, Reg.-Rat **49.** 435.
— Postkritiker, neue Beiträge zum Kapitel ... **22.** 313. 343. 377. 384.
— Die Postreklame, von Heuchler **62.** 327.
— Pressekonferenzen bei den Ober-Postdirektionen **22.** 303. 381.
— Presse- und Versammlungsfreiheit, zur Einschränkung der ... durch die Verordnung des Reichspräsidenten vom 29. August 1921, von Prof. Dr. von Lilienthal, Geh. Hofrat **16.** 667.
— Prüfungs- oder Rangdienstalter, von Wambach, Postinspektor **49.** 331. 433, **18.** 677.
— Psychotechnik. Die Eröffnung der psychotechnischen Versuchsstelle (Psytev) der Reichseisenbahnverwaltung, von Popper, Eisenbahnoberinspektor **79.** 819, **80.** 625.
— Rechtsanspruch auf Einstufung nach einem bestimmten Besoldungssystem **12.** Jahrg. 8 S. 255.
— Rechtsansprüche der Beamten, Verfolgung von ..., von Elz **12.** Jahrg. 8 S. 232.
— Rechtsweg, Zulässigkeit des ... gegen obrigkeitliche Maßnahmen eines Staates (Entsch. des RG. vom 7. Juni 1921) **28.** 557.

Deutschland. Referendare, zur Besoldung der ... **16.** 815.
— Reform der Verwaltung, ein Beitrag zur ..., von Eggers, Postdirektor **14.** 217. 241. 258, **49.** 374.
— Reform des Eisenbahnwesens **79.** 842, **22a.** Jahrg. 2 S. 89, **80.** 586.
— Reformgeist **50.** Bd. 186 S. 442.
— Reichsbahnen oder Privatbahnen, von Schuldt, 1. Vorsitzenden der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten und -anwärter, M. d. R. **12.** Jahrg. 8 S. 265.
— Reichsbeamte, Gesamtzahl der ... in den einzelnen Besoldungsgruppen **49.** 421, **62.** 365.
— Reichsbeamtengesetz. »An sich zur Pension berechtigend« bedeutet nur die grundsätzliche Anwartschaft auf Ruhegehalt, ohne daß die weiteren gesetzlichen Voraussetzungen eines wirklichen Pensionsanspruchs bereits gegeben sein müssen (Entsch. des RG. vom 30. September 1921) **51.** Beil. Nr. 2879.
— Der Reichsfinanzhof, von Dr. Hensel **52.** 188.
— Die Reichspostgewerkschaft (Vortrag des Postinspektors Schneider) **18.** 518.
— Reichsverwaltungsgericht, der vorläufige Entwurf eines Gesetzes über das ..., von Prof. D. Dr. Schoen, Geh. Justizrat **16.** 789, **12.** Jahrg. 8 S. 315.
— Reiseentschädigung für Beamte im Vorbereitungsdienst **18.** 571.
— Reisekostenverordnung für Reichsbeamte **18.** 509. 695, **22a.** Jahrg. 2 S. 15, **2.** 648, **53.** Abt. A 501, **41.** 571.
— Reise- und Beschäftigungstagegelder für Frankreich (Paris) und Belgien, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 15. September 1921 und des Reichsverkehrsministers vom 21. November 1921 **2.** 566, **53.** Abt. A 453. 504, **49.** 356.
— Saarbeamte, das Beamtenstatut der ... (Protest an den Völkerbund in Genf) **36a.** 38.
— Schadensersatzforderungen gegen Reichsbeamte und Arbeiter **11.** 402.
— Schalttag und Besoldungsdienstalter **2.** 701, **41.** 565.
— Schiedsstreit wegen Entlassung von entbehrlichen Hilfskräften, Beschluß des Schlichtungsausschusses Groß-Berlin und des Zentralschlichtungsausschusses beim Reichsarbeitsministerium **22.** 344.
— Schreib- und Zeichenstoffvergütung, Vf. des preuß. Finanzministers vom 15. August 1921, betr. Zahlung einer ... an die Regierungsbaumeister **28.** 457.
— Sonderschlichtungsausschüsse für Streitigkeiten zwischen der Reichseisenbahnverwaltung und den von ihr beschäftigten Arbeitern **53.** 417.
— Sonntagsdienst, Einschränkung des ... **18.** 540.
— Steuer und Beamtenhaushalt, von Dr. Potthoff **12.** Jahrg. 8 S. 204.
— Steuerabzug und Steuerverrechnung **18.** 591, **11.** 501.
— Steuerabzug vom Arbeitslohn **28.** 446, **2.** 635, **43.** 298, **13.** 650, **39.** 509. 545.
— Steuerabzug vom Arbeitslohn, Durchführungsbestimmungen zum Gesetz über die Einkommensteuer vom Arbeitslohn vom 11. Juli 1921 **81.** 913.
— Steuerpflicht der Gebührnisse des Gnadenvierteljahrs und Gnadenmonats, der Witwen- und Waisenpensionen **62.** 357, **18.** 679. 680.
— Steuerpläne, Einfluß der neuen ... auf die Beamtenwirtschaft, von Scharringhausen **12.** Jahrg. 8 S. 144.
— Der Studienkursus für die neuernannten Dezernenten des Unterrichts- und Bildungswesens und der psychotechnischen Angelegenheiten, von Popper, Eisenbahnoberinspektor **79.** 859, **11.** 479.
— Tarifausschuß für Arbeiterfragen, Entscheidungen des ... **2.** 600, **34.** 497.
— Tarifvertrag, zur rechtspolitischen Bedeutung des ... als allgemeiner Rechtsform, von Dr. Kantorowicz **52.** 198.
— Tauschwohnungen in Reichsgebäuden (Beamte können bei Versetzungen usw. unter Umständen über die von ihnen benutzten Wohnungen in Reichsgebäuden zu Tauschzwecken frei verfügen, wobei in erster Linie Tauschangebote von Reichsbeamten zu berücksichtigen sind) **2.** 596. 666, **49.** 440.
— Taylors Lehre und ihre Anwendung im Eisenbahnwesen **79.** 771.
— Teilstreiks, der Arbeitgeber ist bei ... nicht verpflichtet, der durch das Stillstehen der Maschinen am Arbeiten verhinderten, nichtstreikenden Arbeiterschaft Lohn zu zahlen (Entsch. des LG. Stade vom 16. Dezember 1920) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 46.
— Teuerungsziffern, über die Bedeutung der ..., von Dr. Meerwarth, Privatdozent **54.** Heft 3 S. 119.
— Töchterhort, der Geschäftsbericht der Stiftung ... für 1920 **22.** 330.
— Tuberkulosebekämpfung seitens der Eisenbahndirektion Köln **79.** 882.
— Überführung der Reichseisenbahnen in die Privatwirtschaft? **12.** Jahrg. 8 S. 300, **18.** 544. 557. 584. 617, **79.** 779. 820. 878. 905. 925. 948, **49.** 377. 409. 442, **22a.** Jahrg. 2 S. 89. 113, **62a.** Jahrg. 1 S. 36. 94, **11.** 463. 476. 483, **22.** 379.
— Überführung der Reichspost in den Privatbetrieb, der Reichspostminister über die ... **11.** 497. 511.
— Überlassung reichseigener Liegenschaften an andere Verwaltungen **2.** 604.
— Übertritt von Arbeitern in die Beamtenlaufbahnen, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 12. Dezember 1921 **53.** Abt. A S. 524.
— Umfang des deutschen Post- und Telegraphenverkehrs 1919 **63.** 576.

Deutschland. Umzugskosten bei Versetzungen, für die persönliche Wünsche eines Beamten ausschlaggebend sind, Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 10. Oktober 1921 **53.** 470, **79.** 841, **18.** 611, **2.** 653, **22a.** Jahrg. 2 S. 129, **62.** 371.
— Ungültigkeit von Rechtsverordnungen, die nur im Reichsanzeiger veröffentlicht sind (Entsch. des Kammergerichts vom 7. Oktober 1921) **21.** 372.
— Unterbringung versetzter Beamten und Militärpersonen, von Dr. rer. pol. Lehmann, Magistratsassessor **78.** 284.
— Unterhaltszuschüsse für Beamte im Vorbereitungsdienst, Vf. des preuß. Finanzministers und des preuß. Ministers des Innern vom 6. September 1921 (Höchstgrenze des Unterhaltszuschusses) **28.** 463, **41.** 566, **18.** 555. 648. 676, **22.** 310, **39.** 573, **11.** 468. 503, **2.** 646.
— Unterhaltung der Staatsgebäude, Vf. des preuß. Finanzministers vom 3. August 1921, betr ... **28.** 455.
— Verhalten der Beamten zur Reichspolitik, Gesetzentwurf zum Schutze der Republik **22a.** Jahrg. 2 S. 6. 7.
— Verhältnis des Dienststrafverfahrens zum Straf- und Zivilprozeß, von Elz **12.** Jahrg. 8 S. 178.
— Verhältnis zwischen der Eisenbahn und der Postverwaltung, im ... im Falle der Beschädigung eines Postbeamten beim Betrieb der Eisenbahn kommt § 831 BGB. nicht in Betracht (Art. 8 des Eisenbahnpostgesetzes, Entsch. des RG. vom 3. Januar 1921) **24.** Bd. 38 S. 38.
— Versetzungen von Angestellten, Umzugskosten und Entschädigungen für getrennte Haushaltsführung usw. **2.** 666, **53.** Abt. B S. 485, Abt. A S. 522, **43.** 370.
— Versicherungsfreiheit eines Zivilsupernumerars (Entsch. des Versicherungsamts der Stadt Berlin vom 11. Juni 1921) **6.** 548.
— Versicherungswesen. Beim Übergang eines bisher bei einer Berufsgenossenschaft versicherten Betriebs in die Versicherung des Reichs gemäß § 624 der RVO. finden die §§ 625 Abs. 3, 4, 627 Abs. 3, 628 Abs. 4 auf die Entschädigungsansprüche, die gegen die Berufsgenossenschaft aus Unfällen in dem ausscheidenden Betrieb entstanden sind, keine Anwendung. Die Berufsgenossenschaft hat die Entschädigungsansprüche weiterhin zu befriedigen **1.** 385.
— Versicherungswesen. Versicherungspflichtige Arbeit eines Handwerkers im Betrieb einer Behörde **6.** 638.
— Verträge. Bedeutung des Zusatzes in telegraphischen Vertragsangeboten »Brief folgt« (Entsch. des RG. vom 11. Mai 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 45.
— Die Verwaltungsgerichtsbarkeit und die Rechte der Beamten **12.** Jahrg. 8 S. 256.
— Verwaltungsreform, von Dr. Karll **31.** 4. Vierteljahr 13, **14.** 258.
— Verwaltungsreform, Grundfragen der preußischen ..., von Dr. Baron von Stempel, Landrat **47.** Jahrg. 10 S. 47.
— Verwaltungszwangsverfahren der Post- und Telegraphenverwaltung **63.** 463, **22.** 305.
— Vierundzwanzigstundenzählung, Stellungnahme des Reichsministers des Innern und des Deutschen Industrie- und Handelstags zu der ... **32.** Jahrg. 29 S. 96.
— Vorbereitungsdauer, Anstellung und Unterhaltszuschüsse der Beamtenanwärter, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 16. August/25. Oktober 1921 **2.** 646.
— Die Vorbildung der deutschen höheren Beamten, von Meyer, Landgerichtsrat **16.** 739, **49.** 401.
— Wartegeldempfänger erhalten bei Wiederbeschäftigung im Reichsdienst keine Tagegelder **22a.** Jahrg. 2 S. 16. 23.
— Wartegeldempfänger, vorübergehende Beschäftigung von ... **2.** 700.
— Werkheimstätten für beschädigte Eisenbahnbedienstete **79.** 799.
— Das Wesen der Spezialisierung, Normalisierung, Typisierung und ihre Bedeutung für die deutsche Volkswirtschaft, von Kronenberg **20.** Bd. 189 S. 63.
— Wesen und Gruppierung der Betriebsarten und Berufsarten, von Dr. pol. Dr. jur. Wagner-Roemmich **36.** Bd. 62 S. 232.
— Wiederaufbau der Verwaltung **18.** 549.
— Wirkung, die vermögensrechtliche ... der vorläufigen Dienstenthebung (Suspension) eines Beamten (Teuerungszuschlag) **22.** 330.
— Die Wirtschaftlichkeit der Postverwaltung **18.** 618.
— Der Wirtschaftskrieg, Erläuterungen zum Versailler Vertrag, von Dr. jur. Rasch **52.** 226.
— Witwenrente, die Witwe eines Beamten hat auch dann Anspruch auf die volle ... des § 2 Abs. 1 Nr. 2a des Beamtenunfallfürsorgegesetzes, wenn sie mehr als 15 Jahre jünger ist, als ihr Mann (Entsch. des RG. vom 13. Januar 1920) **24.** Bd. 38 S. 30.
— Wohlfahrtseinrichtung, eine ... kann nicht als gemeinnützig anerkannt werden, wenn sie nur einem geschlossenen Kreise von Personen, bei dem Sonderinteressen vorliegen, zugute kommt. Die Anerkennung als wohltätig setzt voraus, daß die Leistungen, die gewährt werden, für den Leistenden mit Opfern verbunden sind, die nicht ganz unerheblich sein dürfen (Entsch. des RFH. vom 22. Dezember 1920) **28.** 459.
— Wohnungen, Arbeitgeberzuschüsse für den Bau von ... **22.** 298, **18.** 557, **22a.** Jahrg. 2 S. 21.
— Wohnungsbau, Vf. des preußischen Finanzministers vom 15. September 1921, betr. Abgabe zur Förderung des ... (Veranlagung der Dienstwohnungen) **28.** 466.

Deutschland. Die Wohnungsfrage im Arbeitsrecht, von Dr. Potthoff (Dienstwohnungen) **78.** 262.
— Wohnungsfürsorge der Reichs-Postverwaltung, ein Beitrag zur ... **18.** 592. 620.
— Wohnungsfürsorge für Beamte (Bildung eines Reichsfonds zum Umbau entbehrlicher Räume in Reichsgebäuden zu Wohnungen) **2.** 586.
— Wohnungsluxussteuer und Dienstwohnung **18.** 621.
— Wohnungstausch-Vermittlungsstelle bei der Eisenbahndirektion Berlin zur Vermittlung des Austausches von Wohnungen versetzter Beamten auch anderer Verwaltungen **2.** 618, **49.** 442.
— Wohnungswesen. Gilt die Anordnung, daß die Vollstreckung von Räumungsurteilen usw. von der Zustimmung des Mieteinigungsamts abhängig ist, auch für Dienst- (Gutsarbeiter- und Werk-) Wohnungen?, von Dr. Hauswald, Kreissyndikus **78.** 264.
— »Zivildienst«, Begriff des ... **22a.** Jahrg. 2 S. 83, **34.** 533.
— Zurruhesetzung der 65-jährigen Beamten, richterliche Beamte **11.** 393, **49.** 336, **18.** 555. 695, **22.** 388, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 37. 43, **22a.** Jahrg. 2 S. 133, **16.** 750. 754. 810.
— Zurruhesetzung von Beamten, gegen die ein Disziplinarverfahren schwebt **11.** 416.
— Zuschüsse zu den Umzugskosten der versetzten Beamten, Vf. des preuß. Finanzministers und des preuß. Ministers des Innern vom 4. und 7. Oktober 1921, betr. Gewährung von ... **28.** 466. 490, **39.** 550, **44.** 340, **2.** 656.
— Bayern. Beamtenrecht. Wiederanstellung im zeitlichen Ruhestand befindlicher Beamten **51.** Beil. Nr. 2945.
Belgien. Angestelltenvertretung der Eisenbahner **36a.** 27.
Bulgarien. Der Streik der bulgarischen Eisenbahner und Postangestellten, von Alekoff, Sekretär der Gewerkschaft des bulgarischen Postpersonals **36a.** 14.
England. Das neue englische Eisenbahngesetz, von Wernekke, Geh. Regierungsrat **79.** 831.
— Die englische Gildenbewegung, von Bowen, Generalsekretär der Gewerkschaft des englischen Postpersonals **36a.** 9.
Niederlande. Aus der niederländischen Beamtenbewegung **12.** Jahrg. 8 S. 289.
— Besoldungsverhältnisse des Postpersonals **61.** 166.
Österreich. Reform der staatlichen Betriebe, Beamtenabbau **79.** 800. 823. 929, **11.** 506.
Rumänien. Das Prämiensystem der rumänischen Staatsbahnen **79.** 947.
Rußland. Etwas über den russischen Verkehr (Eisenbahnen, Post, Telegraphenwesen) **79.** 744, **22.** 308.
— Wie war es doch in Rußland?, von Dr. Mertens, Geh. Regierungsrat (Staatsbahn- und Privatbahnbetrieb) **79.** 918.
Schweiz. Organisationsverhältnisse des Personals der schweizerischen Postverwaltung (Brief aus der Schweiz, von Nicole, Generalsekretär des Verbandes eidgenössischer Postangestellten) **36a.** 6.
Tschechoslowakei. Die Gewerkschaft der Postler **36a.** 29.
Amerika. Kanada. Die Wirksamkeit des Staatsbahn- und des Privatbahnbetriebs in Kanada **79.** 902.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Zur Geschichte der Postbeamtenbewegung in den Vereinigten Staaten von Amerika, von Kaplan **36a.** 11.

II. Postwesen.

Allgemeines. Automobilwesen. Die Loutzkoy-Pneu-Nabe **60.** 622.
— Betriebskosten in der Weltschiffahrt **62a.** Jahrg. 1 S. 173.
— Die Briefgebühren im Weltpostverkehr nach dem Weltpostvertrag von Madrid **63.** 571.
— Briefmarken-Kleingeld der Sparkassen **55.** 540.
— Bücherzettel, 50 Jahre ..., **63.** 523, **22.** 322.
— Dampffährenbetrieb, schwedisch-finnischer ... **79.** 846.
— Deutschland und die Luftschiffunfälle im Ausland, von Dr.-Ing. Eisenlohr **60.** 717.
— Geld, der Streit um die staatliche Theorie des ..., von Dr. Palyi **54.** Heft 3 S. 29.
— Geld, neue Schriften über die Natur und die Zukunft des ..., von Dr. von Bortkiewicz, Professor der Staatswissenschaften **54.** Heft 3 S. 1.
— Gewährleistung für Postpakete im Auslandsverkehr **63.** 596.
— Gewalt, zum Begriff der »höheren ...« **63.** 699.
— Goldwährung und Galgenwährung **10.** 554.
— Haftung der Post für Einschreibsendungen (einschl. der Nachnahme- und Postauftragssendungen) im Weltpostverkehr **63.** 623.
— Kraftwagen, Leichtmetallkolben für ... **60.** 655.
— Die Lebensdauer des Kraftwagens **60.** 772.
— Die Leipzig–Prager Post im Ersten Schlesischen Kriege, von Wolf, Postinspektor **8.** 515.
— Lenkung von Luftschiffen und Flugzeugen bei Nacht und Nebel (mit Hilfe eines zwischen zwei Flugstationen auf der Erdoberfläche ausgelegten Kabels, das von einem Frequenzwechselstrom durchlaufen wird und dessen elektrische Ausstrahlungen von dem Flugzeug aus aufgenommen werden) **42.** II. Hälfte 545.
— Luftfahrt, moderner Flugverkehr **33.** 1102.
— Luftpostdienst Kairo—Bagdad **22.** 381.
— Luftrechtliches, von Tschudi, Major a. D. **62a.** Jahrg. 1 S. 28.

Allgemeines. Luftschiffverkehr auf große Entfernungen in Australien in Aussicht genommen (Verbindung Australiens mit England) **42.** II. Hälfte 366.
— Luftverbindung Spanien–Argentinien **62a.** Jahrg. 1 S. 107.
— Luftverkehr, Bedeutung des ... für das Wirtschaftsleben **62a.** Jahrg. 1 S. 167.
— Luftverkehr mit Flugzeugen, Technik und Ökonomik im ... **33.** 1345.
— Luftverkehr, Rundschau im ... **36.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1921 S. 379, **20.** Bd. 189 S. 109. 359, **62a.** Jahrg. 1 S. 9, **67.** 136.
— Internationaler Luftverkehrsverband, Konferenz des ... in Stockholm am 10. August 1921 **36.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1921 S. 551.
— Nachnahmebeträge, Auszahlung von ... in polnischer oder deutscher Mark? (Eisenbahnnachnahmesendungen nach Orten der früheren Provinz Posen usw. vor Abtretung an Polen) **79.** 950.
— Die Post im Kirchenstaat von 1800 bis 1860 **61.** 152. 173.
— Postscheckverkehr in Ländern mit Postscheckeinrichtung **22.** 348. 397.
— Postverkehr und Seuchengefahr **63.** 446.
— Postverkehr zwischen Deutschland und dem Memelgebiet und dem Gebiet der Freien Stadt Danzig, Gewährleistung im ... **22.** 373, **63.** 722.
— Das Rumpler-Tropfen-Auto, von Fürst **60.** 696.
— Schiffahrtspolitik, Schiffahrtssubventionen **68.** Bd. 17 Beil. (Chronik und Archivalien) 140.
— Segelflüge, das Endergebnis der ... in der Rhön, von von Langsdorff **60.** 768.
— Selbstkostenberechnung für Lastfuhrbetriebe und für den Lokalverkehr in Speditionsgeschäften nebst kritischen Erwägungen und Folgerungen, von Bäte, Spediteur **62a.** Jahrg. 1 S. 51.
— Die Technik des Fluges ohne Motor **67.** 145.
— Unfälle im Flugverkehr und bei der Eisenbahn **33.** 1102.
— Weltschiffbau, über den Stand des .... **33.** 1220, **62a.** Jahrg. 1 S. 64, **69.** 584. 607, **68.** Bd. 17 Beil. (Chronik und Archivalien) 146.
— Wettbewerb zwischen Automobil und Eisenbahn in Schweden **79.** 826.
— Winterflugdienst Paris–London, London–Brüssel und London–Rotterdam **60.** 774.
— Zeppelinverbindung Spanien–Argentinien **79.** 867, **33.** 1405.
Deutschland. Ausgabegebühr bei außergewöhnlicher Abholung außerhalb der Schalterdienststunden vorgeschlagen **14.** 237.
— Die Außenhandelskontrolle im Postverkehr **22.** 361.
— Automobil-Ausstellung, Nachklänge von der deutschen ... und von der Reichsfahrt (Reichskraftstoff), von Fladrich **30.** 292.
— Automobilismus, vom deutschen ..., von Riecken **30.** 243.
— Bahnanlagen, die Umgestaltung der Leipziger ... durch die preußische und sächsische Staatseisenbahnverwaltung (Postgüterbahnhof) **75.** 259. 270.
— Beamtenbank, Zweck und Ziele der ... **18.** 584.
— Beförderung von Gütern durch die Postverwaltung, auf die ... sind die frachtrechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs zwar nicht anwendbar. Hat aber der Adressat eine Postnachnahmesendung mit den Begleitadressen zunächst unter Stundung der Geldzahlung angenommen, so ist damit für ihn der Postverwaltung gegenüber die Verpflichtung begründet, nicht nur die Postgebühren, sondern auch den Nachnahmebetrag zu zahlen (Entsch. des RG. vom 21. Juni 1921) **51.** Beil. Nr. 2849.
— Beschlagnahme, Rechtsverhältnis bezüglich der in einem Strafverfahren beschlagnahmten oder in Verwahrung genommenen Gegenstände (Entsch. des RG. vom 20. Dezember 1920) **22a.** Jahrg. 2 S. 92.
— »Bestimmungsort« im Sinne des § 44, IV der Postordnung **22.** 330.
— Bleiplomben, zollamtlicher Verschluß durch ... — eine Urkunde (Entsch. des RG. vom 27. Juni 1916) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 45.
— Die Briefmarke als Kunstwerk **22.** 368.
— Briefmarke, als »Urkunde« kann eine mit dem Poststempel versehene ..., die von dem Poststück, auf dem sie aufgeklebt war, getrennt und Gegenstand des Briefmarkenhandels zwischen Markenhändler und Sammler geworden ist, nicht mehr gelten; sie hat nicht mehr die Eigenschaft eines Beweismittels, die ihr in Verbindung mit dem Poststück hinsichtlich des Zeitpunkts von dessen postalischer Annahme und der Aufwendung des ordnungsmäßigen Portos innewohnte; sie hat die Bedeutung einer Gedankenäußerung eingebüßt. Änderungen an dem aufgedruckten Poststempel können daher gegebenenfalls als Betrug im Markenhandel, nicht aber als Urkundenfälschung bestraft werden (Entsch. des RG. vom 8. Juli 1921) **51.** Beil. Nr. 2924.
— Die neuen Briefmarken, von Stahlbusch, Postdirektor **63.** 515.
— Dienstbriefe, gebührenpflichtige ..., Erhebung des einfachen Portos ohne Zuschlag vom Deutschen Industrie- und Handelstag gefordert **32.** Jahrg. 29 S. 95, **63.** 749.
— Der Dollarkurs und seine Wirkung auf die Gebühren im Auslandspaketverkehr **63.** 499.
— Drucksachen, zum Begriff der ... **63.** 564.
— Einfuhrbeschränkungen, die deutschen ... im Postpaketverkehr **63.** 435.

Deutschland. Einrichtungen zur beschleunigten Übermittlung und Zustellung von Postsendungen **63.** 475.
— Einzelwerttarifierung im Güterverkehr, von Dr. Born, Ministerialrat **79.** 853.
— Eisenbahn- und Kraftwagengüterbeförderung **79.** 943.
— Zur Entschädigungspflicht der Reichseisenbahnen, von Dr. jur. Joseph, Regierungsrat **79.** 858.
— Entwicklung und Ende des deutschen Seeflug- und Luftschiffwesens, von Faber, Kapitänleutnant **40.** Jahrg. 26 S. 410.
— Erhöhung der Postgebühren auf das Zehnfache des Friedenssatzes geplant, Stellungnahme der Handelskammern **32.** Jahrg. 29 S. 13, **18.** 544.
— Ermittlung ungenau bezeichneter Empfänger, Verpflichtung der Post zur . . . **22.** 339.
— Ersatzleistung für Einschreibsendungen, Erhöhung des Ersatzbetrags von den Handelskammern gefordert **32.** Jahrg. 29 S. 45.
— Keine Ersatzpflicht für die von der Postbeförderung ausgeschlossenen Gegenstände (Entsch. des LG. Stettin vom 4. März 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 39.
— Die Fleischbeschaustelle auf dem Packhof in Berlin, von Knorr, Ober-Postsekretär (Untersuchung der aus dem Zollausland eingehenden Sendungen mit Fleisch usw.) **63.** 575.
— Flugpostdienst **22.** 298, **62a.** Jahrg. 1 S. 5. 127, **33.** 1287, **67.** 135, **63.** 572, **53.** Abt. B 471, **36.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1921 S. 551.
— Flugpostverkehr, Statistik des Rumpler-Luftverkehrs für die Postflüge der Strecke Berlin–Leipzig–Fürth–München–Augsburg, Rentabilität des Postflugverkehrs **33.** 1196.
— Flugzeuge. Das 1000-P.S. Verkehrsflugzeug der Zeppelinwerke **60.** 638.
— Gebühren für Briefsendungen, die geplanten . . . im Vergleich zu denen der Vorkriegszeit **63.** 539.
— Gebührenerhöhung für Auslandsbriefsendungen und Auslandspakete **63.** 583. 664.
— Geldscheine in Bündeln, Annahme von . . . ohne Prüfung (Entsch. des OLG. Jena vom 24. Juni 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 43.
— Haftpflicht der Eisenbahn. Wann haftet die Bahn bei Aushändigung von Frachtgut an einen Betrüger? **79.** 869.
— Haftpflicht der Post für Sendungen, die am Schalter abgeholt werden **63.** 419, **22.** 306.
— Haftung der Reichszollverwaltung für Postgüter **63.** 500, **22.** 314.
— Haftung, keine... der Post für Sendungen mit verbotenem Inhalt, von Dr. Neugebauer, Ober-Postrat **63.** 698.
— Hamburg als Lufthafen **33.** 1067. 1492.
— Die Hamburg–Amerika-Linie unter Albert Ballin **33.** 1383.
— Handelswert, Begriff des... bei Warenproben nach dem Ausland **63.** 430.
— Handelswert, gemeiner... im frachtrechtlichen Sinne (Entsch. des RG. vom 6. Oktober 1920) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 37.
— Kilopäckchen, Beförderung der... als Einschreibsendungen, Eingaben von Handelskammern **32.** Jahrg. 29 S. 76.
— Kostbarkeit, zur Bestimmung des Begriffs ..., von Dr. Senckpiehl **62a.** Jahrg. 1 S. 71. 102.
— Kraftfahrzeuge, die zukünftige steuerliche Belastung der ..., von Dr. Lauts, Syndikus **62a.** Jahrg 1 S. 33.
— Kraftverkehr, die Notwendigkeit der wirtschaftlichen Zusammenfassung und Ausgestaltung des öffentlichen ..., Wege und Ziel der Entwicklung, von Köpcke, Ministerialrat **62a.** Jahrg. 1 S. 85.
— Kraftwagen, Haftung für Beschädigungen durch ... (Entsch. des OLG. Frankfurt [Main] vom 23. Juni 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 45.
— Kraftwagenverkehr, Verwendung von Tetralitbenzol (Reichs-Kraftstoff) an Stelle von Benzol und Benzin **2.** 649.
— Krankenkassen, Einräumung von Gebührenvergünstigungen für gewisse Sendungen der ... **22.** 347.
— Lauffschreiben als amtliche Bescheinigungen nach § 138 der RVO. sind gebührenfrei **37.** 67.
— Luftfahrt, Überwachung der ..., Vf. des preuß. Ministers des Innern vom 2. September 1921 **44.** 294.
— Luftfahrt-Rundschau **20.** Bd. 189 S. 233.
— Luftfahrtschäden, die Haftung für ... setzt ein Verschulden voraus (Entsch. des RG. vom 1. Juli 1920) **24.** Bd. 38 S. 75.
— Luftraum, Befugnis der Wegepolizeibehörde, den Bestand der öffentlichen Wege auch in bezug auf den über ihnen befindlichen ... zu wahren, ist begrenzt; es muß in jedem einzelnen Falle nach den tatsächlichen Umständen ermittelt werden, wie weit der Wegebestand über der Bodenfläche anzunehmen ist (Entsch. des Preuß. OVG. vom 23. September 1920) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 47.
— Luftverkehr, Verkehr zwischen Luftfahrzeugen und dem Erdboden (Lichterführung und Signalgebung), Richtlinien für die Überwachung des ... **44.** 328.
— Nachbarorts-Postverkehr, Erklärungen des Deutschen Industrie- und Handelstags zum ... **32.** Jahrg. 29 S. 55.
— Nachnahmebeträge, Unzulässigkeit der Rückzahlung eingezogener ... an den Empfänger **14.** Beil. (Rechtsprechung) 41.

Deutschland. Die Nachnahme-Einziehung (bei der Eisenbahn), von Dr. Senckpiehl **62a.** Jahrg. 1 S. 136.
— Nachnahmen, Haftung der Post für ..., von Dr. jur. Schlottner, Postdirektor **62a.** Jahrg. 1 S. 168.
— Nachnahmesendungen, Aushändigung von ... ohne ordnungsmäßige Einziehung des Betrags **22.** 305.
— Nachnahmesendungen, Bemerkungen zur Haftung der Post für ... nach § 19, VIII PO. (Beweislast und Verjährung), von Dr. jur. Evenius, Postassessor **14.** 209.
— Notgeld **10.** 603.
— Die Pfändbarkeit der Postanweisungsbeträge **14.** 200.
— Eine gleitende Porto-Skala (Vorschlag zu einer neuen Posttarifpolitik von Jürgensohn) **22.** 297.
— Postbeförderungsdienst mit der Straßenbahn in Breslau **63.** 699.
— Postgesetz, 50 Jahre ... **22.** 327.
— Postordnung, die neue ... für das Deutsche Reich **62a.** Jahrg. 1 S. 89, **63.** 754, **22.** 392.
— Postscheckverkehr, Umfang des ... im Deutschen Reich **63.** 560, **70.** 492, **67.** 145.
— Postscheckverkehr, verspätete Gutschriften der Postscheckbeträge **32.** Jahrg. 29 S. 45.
— Postscheckverkehr. Wenn infolge irrtümlicher Buchung des Postscheckamts die Gutschrift auf das Konto des Klägers erst nach Klageerhebung erfolgt, hat der Beklagte die Kosten des Rechtsstreits zu tragen (Entsch. des AG. Oels vom 25. April 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 45.
— Postscheckverkehr, Zahl, Stand und Beruf der Postscheckkunden **63.** 630.
— Postscheckverkehr (Zahlkarten als Überweisungen), Eingabe des Deutschen Industrie- und Handelstags an das Reichspostministerium **32.** Jahrg. 29 S. 45.
— Postzeitungsamt, 100 Jahre ..., von Alleckna, Postinspektor **63.** 710, **22.** 377, **62.** 372.
— Reedereien, die deutschen ... im Wiederaufbau, von Fenchel, Kapitän **40.** Jahrg. 26 S. 417, **62a.** Jahrg. 1 S. 140.
— Die Reichsbank im Jahre 1920 **22.** 288.
— Reisekreditbriefe. Die Sicherung der ausstellenden Sparkasse (Pfändung des Kreditbriefguthabens), von Dr. Könnecke, Amtsgerichtsrat **55.** 432.
— Schadenersatz, Höhe des ... für Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung bei Eisenbahnbeförderungen, von Dr. Goltermann, Amtsgerichtsrat **24.** Bd. 38 S. 12.
— Schadenersatzleistung für Pakete mit Wertangabe. Muß die Postverwaltung bei der Schadensersatzleistung für Pakete mit Wertangabe nach dem Reichspostgesetz vom 28. Oktober 1871 auch entgangenen Gewinn, insbesondere den sogenannten »Unternehmergewinn« ersetzen?, von Spieler, Postassessor **24.** Bd. 38 S. 1.
— Scheckverkehr. Wann ist rechtzeitige Vorlegung eines Schecks »infolge Stillegung des Bankbetriebs« verhindert (§ 3 der VO. vom 19. April 1919)? (Entsch. des RG. vom 2. April 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 42.
— Der Seeverkehr in den bedeutenderen deutschen Hafenplätzen 1920 und 1921 **70.** 466.
— Sicherheitsmaßnahmen bei bargeldlosen Zahlungen **14.** 214, **63.** 754.
— Verkehr mit Ostpreußen, Vereinbarungen zwischen der deutschen und der polnischen Regierung über die Regelung des Durchgangverkehrs mit Ostpreußen durch Polen (Warschauer Provisorium, Postverkehr), Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 29. Oktober 1921 **53.** 477.
— Verpackung, mangelhafte ..., Diebstahl und Bahnhaftung, von Bischoff, Gerichtsassessor **77.** 585.
— Versicherungskosten. Hat die Eisenbahn in Schadensfällen auch die Versicherungskosten zu ersetzen?, von Dr. Senckpiehl **62a.** Jahrg. 1 S. 88.
— Versicherungswesen. Bekanntmachung über die Ausgabe neuer Beitragsmarken für die Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung vom 23. September 1921 **1.** 386.
— Weltpostvereins-Verträge von Madrid, Gesetzentwurf und Denkschrift zu den ... **22.** 341. 354, **63.** 620.
— Der Wiederaufbau des Norddeutschen Lloyd **62a.** Jahrg. 1 S. 87.
— Zollbehandlung der Postsendungen aus dem Ausland **63.** 475.
Dänemark. Postgebühreneinnahmen, Rückgang der ... **63.** 561, **22.** 331.
England. Eisenbahnpaket-Verkehr **79.** 888.
— Flugverkehr. Vorbildliche Einrichtungen für modernen Flugbetrieb (Nachtsignalanlage für Nachtflüge, Luftleuchtfeuer, leuchtende Erkennungszeichen usw.) **33.** 1318, **42.** II. Hälfte 460.
Frankreich. Haftpflicht für Postanweisungen **61.** 145.
— Luftverkehr, ein Leuchtturm für den Flugdienst **42.** II. Hälfte 459, **36.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1921 S. 551, **22.** 373, **67.** 145.
Italien. Dante-Marken **22.** 315.
— Luftverkehr **42.** II. Hälfte 453.
— Die gegenwärtigen Schiffahrtsubventionspläne der italienischen Regierung **69.** 553, **62a.** Jahrg. 1 S. 173, **68.** Bd. 17 Beil. (Chronik und Archivalien) 141.
Jugoslavien. Postsparkassen **10.** 599.
Niederlande. Luftdienst **42.** II. Hälfte 321. 477.
Österreich. Postsparkassen **10.** 589.
Polen. Postsparkassen **10.** 601. 724.
Rußland. Die Auslandspostgebühren in Rußland **63.** 488, **22.** 315. 323.
Schweden. Der Postdienst in Schweden im Jahre 1919 **61.** 149.

Schweiz. Einschränkung der Sonntagsbestellung **63.** 648, **22.** 381, **61.** 192.
— Die Post in der Schweiz im Jahre 1920 **22.** 294.
— Postscheckverkehr, Einrichtung von Hilfskonten für die Inhaber von Postscheckkonten bei den Postanstalten **22.** 315.
Ungarn. Der Eisenbahn- und Postverkehr mit den Nachbarstaaten **79.** 951.
Afrika. Im Auto durch die Sahara **60.** 642.
— Luftfahrtwesen in Südafrika **42.** II. Hälfte 366.
— Belgisch Kongo. Flugpost **62a.** Jahrg. 1 S. 107, **22.** 339, **67.** 145, **26.** 209.
Amerika. Columbien. Flugpostbeförderung **62a.** Jahrg. 1 S. 107, **63.** 612.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Die Automobilindustrie der Vereinigten Staaten von Amerika **60.** 688.
— — Erfahrungen im Überlandflugwesen, Möglichkeit der Einrichtung von Flugpostlinien mit wirtschaftlichem Gewinn ohne Rücksicht auf die vorhandene Dichtigkeit und Schnelligkeit der Bahnpostverbindungen bei Entfernungen über 800 km **33.** 1373.
— — Posträubereien, Bewachung des Postverkehrs **42.** II. Hälfte 460.
— — Zahl der im Betrieb befindlichen Verkehrsflugzeuge, Unfälle usw. **42.** II. Hälfte 546.
Asien. Britisch Indien. Der Postbetrieb in den Jahren 1917 bis 1920 **61.** 161. 184.
— Persien. Die persische Postverwaltung **22.** 311.
— Siam. Luftfahrtdienst **62a.** Jahrg. 1 S. 155.
Australien. Luftverkehr **67.** 145, **62a.** Jahrg. 1 S. 188.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

Allgemeines. Aluminiumleitungen, die Verwendung isolierter ... **25.** 1297.
— Auffrischung von Kohlenbraunstein-Elektroden in Beutelelementen **59.** 150.
— Ausrüstung der Telegraphen- und Fernsprech-Luftleitungen, von Serra, Ingenieur **38.** 161.
— Basalt als elektrisches Isolationsmaterial **60.** 736.
— Berufswahl und Eignungsprüfung des Elektroarbeiters **59.** 136.
— Dauerladung von Sammlerbatterien mit selbsttätiger Ein- und Ausschaltung der Ladung unter Anwendung von Bleizellen als Spannungsregler, von Dipl.-Ing. Schreiber, Oberregierungsrat **59.** 157.
— Deutschlands Stellung im Weltschnellnachrichtenverkehr, von Dr. Roscher, Postrat **62a.** Jahrg. 1 S. 2. 29.
— Eichleitungen, über ... für Nebensprechmessungen in Fernsprechkreisen, von Küpfmüller **25.** 1482.
— Einfluß der Temperatur und Feuchtigkeit auf galvanische Elemente **59.** 151.
— Elektrizitätsleitung in Metallen und Legierungen, Beiträge zur Kenntnis der ... **59.** 135.
— Elektrizitätswirtschaft, staatliche ..., von Dr. Rachel **36.** Bd. 62 S. 331.
— Elektrolyteisen **25.** 1143.
— Erdströme, Gefährdung der Kabel durch ..., von Dr. Michalke **25.** 1451.
— Erfahrungen im Bau von Freileitungen, von Wiemer **25.** 1322.
— Erneuerung der transsibirischen Telegraphenlinie **67.** 136.
— Esperanto im telegraphischen Verkehr **60.** 738.
— Fernkabel **59.** 130.
— Fernsprechkabel mit Papierisolierung **59.** 169.
— Fernsprechrelais, die Schaltzeiten von ... **25.** 1296.
— Fernsprechstatistik 1919 **38.** 170. 191.
— Grundzüge für den Aufbau eines Telegraphennetzes, von Berger, Ober-Postrat **63.** 516.
— Hängeisolatoren, neuere Gesichtspunkte zur Beurteilung von ..., von Dr.-Ing. Weicker **25.** 1473. 1508.
— Hartgummi, Stabilit und Tenacit **60.** 671.
— Holzkonservierung mit Teer und Teerprodukten und die dabei wirksamen Bestandteile des Teeres **29.** 654.
— Isolierstoffe, elektrische ... **59.** 171.
— Kabel Italien–Südamerika **25.** 1177.
— Kabel zwischen Deutschland und Schweden, von Kunert, Postrat **59.** 153.
— Kanalschacht-Abdeckungen für schweren Verkehr, von May, Oberingenieur **29.** 469.
— Die Legung des neuen deutsch-schwedischen Fernsprechkabels, von Grosse **22.** 293, **63.** 466, **22.** 302, **25.** 1272, **67.** 145.
— Leitungsbau. Normalisierung von Aluminiumdrähten und Kabeln in Frankreich **59.** 130.
— Leitungsmasten, Festigkeit hölzerner ..., von Dr. Moll **25.** 1424.
— Leitungsstörungen, von Pinkert **59.** 123. 144. 164.
— Neuer Magnetismus (elektrische Anziehung ohne Magnetismus und Eisen) **33.** 1466, **60.** 788.
— Mehrfachtelegraphie und Telephonie mit Hochfrequenzströmen, von Colpitts und Blackwell **5.** 415.
— Messung der betriebsmäßigen Ableitung von Fernsprechkabeln mit geerdetem und ungeerdetem Bleimantel, von Fischer **59.** 137.

Allgemeines. Navigation, Verwendung von mit Wechselstrom gespeisten Seekabeln für die ... **25.** 1493.
— Netzgestaltung sehr großer Fernsprechanlagen **25.** 1333.
— Primär-Element-Technik, Theoretisches und Praktisches über den Stand der heutigen ... **59.** 134.
— Prüfung, über die genauere ... der Fernleitungen mit Gleich- und Wechselstrom, von Lange **59.** 159.
— Rechentafeln zur Leitungsberechnung, von Dr. Meyer **25.** 1225.
— Schwachstromstörungen durch Starkstromleitungen, amerikanische Untersuchungen über ... **25.** 1261.
— Sperrvorrichtung für Fernsprechanschlüsse **25.** 1236.
— Die Stahlaluminium- und Reinaluminiumseile für Freileitungen, von Hiller, Ober-Ingenieur **25.** 1447.
— Stromabnahme von Freileitungen **60.** 685.
— Die Telegrammkürzer (Codes), von Runkel, Diplom-Kaufmann **62a.** Jahrg. 1 S. 165.
— Telegraphenkabel, Schadensersatz für Beschädigung von ... durch Schiffsanker, Haftpflicht der Reedereien (Urteil des Höchstgerichts in Kristiania) **33.** 1334.
— Internationale Telegraphenkonferenz in Riga **22.** 291. 299, **38.** 179, **63.** 449. 561, **59.** 129, **14.** 212, **49.** 358, **18.** 583.
— Das englische Telegraphennetz **5.** 518.
— Vereinheitlichung der Tastensätze für Locher im Telegraphenbetrieb **25.** 1301.
— Wählerkontaktzahl, die zweckmäßigste ... in den selbsttätigen Fernsprechsystemen **25.** 1272.
— Widerstand von Metallen bei tiefen Temperaturen (1200 Ampère durch einen Draht von 1 qmm Querschnitt) **60.** 654.
— Wirkungsgrad und Leitungsgarantie in Fernsprechanlagen **25.** 1402.
— Über Zwischenverstärker, von Dr. Respondek **63.** 456.
Deutschland. Die Abfindungssumme für aus dem Dienst ausscheidende Beamtinnen **62.** 297. 348.
— Die Auftragsstelle bei Fernsprechämtern **25.** 1500, **59.** 188.
— Die Aussprache der Fernsprechanschlußnummern **22.** 299, **63.** 503.
— Bahnkreuzungsvorschriften für fremde Starkstromanlagen (Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 18. November 1921) **53.** Abt. A 505.
— Bedeutung, die rechtliche ... von Mitteilungen am Fernsprecher, die in Abwesenheit des Geschäftsherrn einem seiner Angestellten gemacht werden (Entsch. des RG. vom 24. Juni 1921) **22.** 364, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 46.
— Die Entwicklung des Fernsprechamts 1 in Berlin, von Böhm, Telegraphendirektor **8.** 414, **62.** 318.
— Fernsprechanschlüsse in Diensträumen und Wohnungen, Vf. des preuß. Justizministers vom 26. Oktober 1921 **41.** 476, **34.** 434. 507, **39.** 540.
— Fernsprechbau, einiges vom ..., von Lucke, Ober-Postrat **63.** 679.
— Fernsprechgebühren (Kosten für verlängerten Tagesdienst oder Nachtdienst), Stellung der Handelskammern **32.** Jahrg. 29 S. 14.
— Fernsprechhauptanschluß. Weshalb gilt ein Fernsprechhauptanschluß als überlastet, wenn er für den Tag durchschnittlich mehr als 7 mal besetzt befunden wird? **22.** 337.
— Die Fernsprechkabel im Rheinland **5.** 612.
— Fernsprechnachtdienst in kleinen Orten, Eingaben von Handelskammern **32.** Jahrg. 29 S. 108.
— Die neue Fernsprechordnung, das Fernsprechgebühren-Gesetz **22.** 288, **63.** 479, **8.** 421, **5.** 646.
— Kein Gebührennachlaß bei Sperrung des Fernsprechanschlusses **14.** Beil. (Rechtsprechung) 41.
— Der Gebührenzähler und die neue Fernsprechgebührenordnung **22.** 301. 310.
— Gesprächszähler **22.** 291.
— Gesprächszählung bei den Fernsprechämtern, von Grallert, Ministerialrat **63.** 454.
— Die Haftpflicht des Fernsprechteilnehmers und des Antragstellers von Nebentelegraphen und besonderen Telegraphen, von Dr. Neugebauer, Ober-Postrat **8.** 473, **63.** 673.
— Die Haftung im neuen Reichs-Fernsprechrecht, von Dr. Staedler, Postrat **62a.** Jahrg. 1 S. 117.
— Herausnehmen der Grobsicherungspatrone aus dem Hausanschluß einer Fernsprechanlage ist ein Vergehen gegen §§ 317, 318a des Strafgesetzbuchs (Entsch. des RG. vom 27. September 1920) **24.** Bd. 38 S. 45.
— Kletterschutz an Leitungsmasten **25.** 1234.
— Korrosionen am Fernkabel Berlin–Hannover, von Meßmer, Telegraphendirektor **59.** 117. 140.
— Kreuzung von Starkstromfreileitungen mit Reichs-Telegraphen- und Fernsprechleitungen (Bestimmungen für die bruchsichere Führung von Hochspannungsfreileitungen über Reichs-Telegraphenanlagen) **25.** 1499.
— Mißstände im Fernsprechverkehr **32.** Jahrg. 29 S. 107.
— Mitbenutzung von Fernsprechanschlüssen **22.** 310.
— Pressegespräche **32.** Jahrg. 29 S. 13. 28. 47. 68. 76.
— Preßrate, die verspätete Einführung der deutschen ..., von Grosse **22.** 371.
— Schiffsnachrichten- und Schiffsmeldedienst an der deutschen Küste, von Dr. Schimpf **33.** 1045, **63.** 598.

Deutschland. Über die Staffelung der Grundgebühr im Fernsprechverkehr **63.** 723.
— Telegrammverkehr, Einschränkung des ... bei der Heeresverwaltung **34.** 476.
— Das deutsche Telegraphennetz, von Berger, Ober-Postrat **59.** 127, **33.** 1373.
— Die Telegraphie in Berlin, von Giesecke, Postrat **63.** 627.
— Der Unfallmeldedienst in Landorten **63.** 571.
— Wetterdienst, Reform des ... **33.** 1067. 1110. 1154. 1256. 1325. 1466.
— Wetterkunde und Wirtschaft, von Prof. Dr. Schmauß **19.** Jahrg. 46 IV. Vierteljahr 70.
— Das Zinkophon (ein Apparat, der dazu dient, mit dem Fernsprecher ausgeführte Gespräche auf einer Phonographenwalze aufzuzeichnen und beliebig wiederzugeben) **22.** 381, **62a.** Jahrg. 1 S. 188.
Dänemark. Telegraphen- und Fernsprechwesen in Dänemark 1919/20 **38.** 153.
England. Fernsprechtarife **5.** 637.
Frankreich. Der Fernsprecher im Zugmeldedienst **25.** 1462.
— Die Kabelschiffe der französischen Post- und Telegraphenverwaltung **5.** 601.
— Die Telephonie auf große Entfernungen **5.** 492.
Norwegen. Telegraphen- und Fernsprechwesen in Norwegen 1918/19 **38.** 166, **59.** 188.
Österreich. Ausbau des Telegraphen- und Fernsprechnetzes **79.** 741.
Rußland. Fernsprechgebühren **59.** 172.
Schweiz. Telegraph und Fernsprecher in der Schweiz im Jahre 1920 **22.** 321, **59.** 152, **38.** 215
Ungarn. Einführung der Mehrfachtelegraphie **79.** 743.
Amerika. Telegraphen- und Fernsprechwesen in Südamerika **5.** 632.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Fernsprechgebührentarif **5.** 646.
— — Setzen von Leitungsmasten mit Maschinen **25.** 1104.
Asien. China. Entwicklung der Fernsprecheinrichtungen, deutsche Fernsprechanlagen **38.** 199, **62.** 349, **22.** 373.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Anwendung des Röhrensenders in der Wechselstrombrücke **59.** 134.
— Drahtlose Apparate für Handelsdienst **59.** 132.
— Das Behm-Echolot, von Behm, Physiker **33.** 1418.
— Beziehungen, über die .... zwischen der Ausbreitung elektromagnetischer Wellen und den Vorgängen in der Atmosphäre, von Wiedenhoff **35.** Bd. 18 S. 242.
— Brechung elektrischer Wellen **35.** Bd. 18 S. 369.
— Die Dämpfungen zweier induktiv gekoppelter Schwingungskreise **35.** Bd. 18 S. 365.
— Dämpfungsmessungen mit ungedämpften elektrischen Schwingungen **35.** Bd. 18 S. 338.
— Empfang mit abgeschirmter Rahmenantenne **25.** 1431.
— Empfangsanordnungen **35.** Bd. 18 S. 308.
— Entwicklung, die neuere .... der drahtlosen Telegraphie, von Guse, Kapitänleutnant **40.** Jahrg. 26 S. 461.
— Über den Erdwiderstand von Antennen, von Meißner **35.** Bd. 18 S. 322.
— Erscheinungen in den Stromkreisen des Resonanztransformators **35.** Bd. 18 S. 197.
— Die Fortpflanzung der elektrischen Wellen auf parallelen Drähten, gegenseitige Einwirkung **59.** 133.
— Funktelegraphie im Flugzeug **33.** 1102, **63.** 479, **22.** 330.
— Funkverbindung Paris–London **59.** 170.
— Zwischenstaatlicher Funkverkehr **62a.** Jahrg. 1 S. 188.
— Hochfrequenzspulen, Variometer **35.** Bd. 18 S. 382.
— Hochfrequenzverstärker und Rahmenantennen **59.** 132.
— Die Kapazität von Antennen mit horizontaler Fläche **35.** Bd. 18 S. 210.
— Marconis Wireleß Telegraph Co., Ltd., die Tätigkeit der ... **25.** 1302.
— Maschinen für drahtlose Telegraphie **59.** 130.
— Drahtlose Nachrichtenübertragung über große Entfernungen **59.** 131. 170, **25.** 1461.
— Drahtlose Ortsbestimmung, drahtloses Peilen **59.** 150. 169, **25.** 1301, **33.** 1298.
— Radiotelegraphie zwischen England und Deutschland **5.** 552.
— Radiotelephonie auf große Entfernungen **5.** 531, **33.** 1345. 1404. 1492, **59.** 184.
— Reichweiten drahtloser Stationen **59.** 149.
— Richtungs- und Ortsbestimmung **35.** Bd. 18 S. 291, **63.** 665.
— Schaltungen für Duplexverkehr (Gegensprechen) **35.** Bd. 18 S. 213.
— Funktelegraphischer Schnellverkehr London–Paris **63.** 489.
— Freie Schwingungen in Kondensatorkreisen **35.** Bd. 18 S. 379.
— Schwingungserzeugung (Hochfrequenzmaschinen) **35.** Bd. 18 S. 293.
— Der gegenwärtige Stand der Hochfrequenztelephonie und -telegraphie längs Leitungen in Amerika, von Elsen, Dipl.-Ing. **35.** Bd. 18 S. 162.
— Einige Stromkreise von Elektronenröhren für Messung und Verstärkung **59.** 134.
— Sturmwarnungen, drahtlose ... und Eismeldungen für Nordsee, Ostsee und Englischen Kanal **33.** 1270. 1435.

Allgemeines. Der neue Telefunken-Peiler **33.** 1066. 1102, **25.** 1177, **59.** 170.
— Drahtlose Telegraphie und Telephonie und die Schiffahrt **33.** 1164. 1269. 1345, **59.** 131.
— Zur Theorie der Messungen mittels ungedämpfter elektrischer Schwingungen an zwei magnetisch gekoppelten Kreisen **59.** 132.
— Unterwassersignalvorrichtungen, neue ... **33.** 1134.
— Drahtlose Verbindung Europa–China **25.** 1431.
— Das Verhältnis zwischen den atmosphärischen Störungen und der Wellenlänge bei drahtlosem Empfang **59.** 149, **33.** 1345.
— Drahtlose Verkehrskonferenz in Paris **63.** 489.
— Verlustmessung, über ... bei hohen Frequenzen, von Trautwein **35.** Bd. 18 S. 261.
— Verringerung der atmosphärischen Störungen **59.** 149, **33.** 1318.
— Drei Versuche über oszillatorische Entladungen **59.** 134.
— Das drahtlose Welt- und Kolonialnetz Frankreichs **59.** 150, **33.** 1373.
— Zukunftsaussichten der drahtlosen Telephonie, von Meunier **60.** 782.

Deutschland. Bestimmungen über Beurlaubungen zu den Großfunkstellen der Betriebsgesellschaft »Drahtloser Übersee-Verkehr« (Transradio) in Berlin SW 11 **22.** 306, **18.** 571.
— »Eildienst« G. m. b. H. (Auswärtiges Amt, Reichspostministerium und Wolffs Telegraphenbüro angebliche Teilhaber, Nutzbarmachung der drahtlosen Telephonie), drahtloser Wirtschafts-Rundspruchdienst **33.** 1227, **63.** 558. 722, **22.** 339, **62a.** Jahrg. 1 S. 108, **32.** Jahrg. 29 S. 68.
— Neue Erfolge im drahtlosen Gegensprechen **25.** 1177, **62a.** Jahrg. 1 S. 10.
— Nauen und seine Bedeutung für Verkehr und Wirtschaft **62.** 342. 374, **63.** 727.
— Die Neuregelung der Laufbahn der Berufsbordfunkbeamten, von Brand, Postrat **33.** 1204, **63.** 512. 665, **81.** 869.
— Patentkampf in der drahtlosen Telegraphie **33.** 1227.
— Röhrensender (10 KW-) in Königswusterhausen, von Thurn, Postrat **25.** 1415.
— Der Rundfunkdienst der Reichs-Telegraphenverwaltung, von Barckhausen, Postrat **33.** 1323.
— Schallortung **33.** 1231.
— Transradio (A. G. »Drahtloser Übersee-Verkehr«), Betriebsleiterin der Großfunkstelle Nauen und der Station Eilvese **25.** 1366.
— Verbesserungen des deutschen Funkpeildienstes in der Nordsee **33.** 1218.
— Vereinheitlichung des Versuchs- und Beschaffungswesens des Reichs auf dem Gebiet der Funktelegraphie, von Brand, Postrat **25.** 1196, **63.** 598, **22.** 395.
— Verkehrsübersicht der Großfunkstelle Nauen **25.** 1206.
— Wesen und Bedeutung des Bordfunkdienstes auf Handelsschiffen, von Brand **22.** 319.
— Der drahtlose Wirtschafts-Rundspruchdienst, von Thurn, Postrat **25.** 1355.
— Zeitzeichen, funktelegraphische ... **63.** 518.

Belgien. Errichtung von Großfunkstellen **63.** 478. 689.

England. Aufhebung der Beschränkungen in der Herstellung, dem Verkauf, Besitz usw. von Apparaten für drahtlose Telegraphie **63.** 711.
— Reichsfunkstationen **42.** II. Hälfte 344.
— Drahtlose Telephonie in England **63.** 490.

Italien. Eine drahtlose Station in Rom, Konzessionen für drahtlose Stationen an Privatgesellschaften **25.** 1237, **63.** 610.

Polen. Errichtung einer Großfunkstation in Dirschau **25.** 1108.

Rumänien. Drahtlose Telegraphie in Rumänien **79.** 868.

Rußland. Errichtung einer Großfunkstation bei Moskau **42.** II. Hälfte 412, **63.** 711.

Schweden. Bestimmungen über Benutzung der funktelegraphischen Einrichtungen auf fremden Schiffen in schwedischen Gewässern **38.** 156.

Afrika. Funkstation bei Ain-el-Hadjar bei Saida zur Verbindung mit Frankreich **63.** 673.
— Funktelegraphie in Südafrika **63.** 467.

Amerika. Mexiko. Großstationen für drahtlose Telegraphie und Telephonie **63.** 478.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Fortschritte in der drahtlosen Telegraphie und Telephonie im Jahre 1920 **5.** 528, **63.** 648.
— — Neue Großfunkstelle Marion (Empfangsstelle Chattam), Verkehr mit Nauen **22.** 308.
— — Schiffswetterdienst (für Schiffe und Luftfahrzeuge) **33.** 1134.

Asien. China. Großfunkstellen in Peking, Schanghai usw., japanische Funkstelle in Tsingtau **63.** 478, **22.** 315, **67.** 145.
— Japan. Ausbau der Einrichtungen für drahtlose Telegraphie, ein Funkturm aus Eisenbeton in Tokio **42.** II. Hälfte 321, **15.** Beil. (Mitteilungen über Zement, Beton- und Eisenbetonbau) 136, **60.** 774.

Australien. Funkstationen, Verkehr mit Großstationen in Europa **63.** 467. 701, **25.** 1431.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

GER
APR 26 1922

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 4 | Berlin, April | 1922

Inhalt: Zum 25jährigen Todestage des Staatssekretärs v. Stephan, S. 105. — Die Sammlungen des Reichspostmuseums, S. 111. — Die Abrechnungsstellen der Reichsbank im Jahre 1920, S. 130.

Kleine Mitteilungen: Institut für Zeitungskunde an der Universität in Köln, S. 135.

Schriftwerke: Lerche, Julius, Der Güterberg, S. 135

Zum 25jährigen Todestage des Staatssekretärs v. Stephan.

Vom Wirklichen Geheimen Rat Giesecke in Berlin.

Am 8. April sind 25 Jahre seit dem Tode des Staatssekretärs Dr. v. Stephan vergangen, und vor jetzt rund 50 Jahren ordnete Stephan die Erweiterung des Postamtsblatts durch einen nichtamtlichen literarischen Teil an, aus dem am 1. Januar 1873 das Postarchiv — vom 1. Januar 1876 an Archiv für Post und Telegraphie — entstand. Da wird die Erinnerung an unseren alten Herrn wieder recht lebendig und es ist gerade in dieser, aus Stephans Geist geborenen Zeitschrift der Platz für ein solches Gedenken. Diesen Gefühlen Ausdruck zu geben, glaube ich berufen zu sein, da ich dem Staatssekretär v. Stephan während seiner letzten Lebensjahre besonders nahe gestanden habe und da ich einer der ersten Angehörigen unserer Verwaltung gewesen bin, der Beiträge für das Archiv geliefert hat.

Von Stephans umfassender Wirksamkeit als Verkehrspolitiker, Staatsmann und Verwaltungschef zu sprechen, kann ich mir füglich versagen, da sie geschichtlich feststeht und in dieser Zeitschrift schon früher mehrfach eingehend behandelt worden ist. Aber von seiner ausgedehnten literarischen Tätigkeit und seinem umfangreichen Wissen auf vielen, einem Verkehrsmann sonst fernliegenden Gebieten ist hier meines Wissens noch wenig die Rede gewesen; deshalb werde ich mich in den nachfolgenden Zeilen hauptsächlich hiermit beschäftigen, wenngleich es bei dem Umfang des Stoffes sehr schwer ist, in einem kurzen Aufsatz auch nur einigermaßen vollkommen zu sein.

Wer diesen Dingen nachgeht, ist förmlich verblüfft darüber, woher Stephan, der doch, wie wir alle, in seinem Beruf von Anfang an tüchtig herangenommen wurde, der daneben auf die höhere Prüfung, die er im Alter von kaum 24 Jahren mit Auszeichnung bestand, arbeiten mußte und der sich außerdem in weitestgehendem Maße mit der Aneignung fremder Sprachen beschäftigte, die Zeit zu seinen umfassenden archivalischen, geschichtlichen, volkswirtschaftlichen, kulturgeschichtlichen und kunstwissenschaftlichen Forschungen gefunden hat, deren Früchte dem Leser seiner Werke auf jeder Seite förmlich entgegenspringen. Das konnte nur ein Mann leisten, der neben eisernem Willen eine erstaunliche Arbeitskraft, eine schnelle Auffassung und ein glänzendes Gedächtnis besaß: Eigenschaften, die ihm bis zuletzt treugeblieben sind.

Bevor ich auf die literarische Tätigkeit Stephans eingehe, möchte ich den Leser nach Rom führen und ein paar Sätze Anton v. Werners wiedergeben, die Stephan in selten lebenswahrer, glänzender Weise schildern[1].

»Im Jahre 1869 kam Stephan zum Abschluß eines Postvertrages mit dem päpstlichen Stuhl nach Rom, wo sich auch Graf Flemming, der preußische Gesandte in Karlsruhe, zum Besuch aufhielt, und eines Tages schrieb mir letzterer: Kommen Sie morgen nach der Faresina, wo Sie den Geheimen Ober-Postrat Stephan treffen werden. Unter einem preußischen Geheimen Ober-Postrat hätte man sich damals zunächst wohl das Urbild des würdigen Bürokraten, in angemessenem Alter, von steifem, reserviertem Wesen, zugeknöpft, mit weißer Binde und Vatermördern, vorgestellt, niemals aber Stephan; diesen würde jeder Unbefangene für alles andere, für einen Künstler oder jungen Gelehrten gehalten haben, so wenig entsprach seine Persönlichkeit dieser Vorstellung. Lebhaft und zwanglos, frisch und fröhlich in jeder Bewegung, mit beneidenswerter Unermüdlichkeit und mit aufrichtiger Begeisterung alles genießend und als geistiger Epikuräer in dem schwelgend, was Rom an Herrlichkeiten der bildenden Kunst bot, niemals belehren wollend und doch unausgesetzt aus dem sprudelnden Quell seiner erstaunlichen Belesenheit das Entsprechende und zur Sache Gehörige an geschichtlichen und kunstwissenschaftlichen Daten und Tatsachen mitteilend, erschien er mir wie ein lebendiges Lexikon der ewigen Stadt. Wir durchstreiften Rom miteinander und aus seinen lebendigen Schilderungen erstand mir das alte Rom mit seiner Bebauung und seinen Stadtmauern, der Ansturm der Goten und das päpstliche Rom mit den Colonnas und Orsinis und Michel Angelo und Vittoria Colonna, die Mediceer und die Borgheſe. Ich lernte von ihm, wie damals, als ich mit Scheffel den Odenwald und Wasgau durchstreifte und den Spuren der Römer, der Nibelungen und Waltharis am Rheine nachforschte. Abends saßen wir in der Palumbella beim feurigen Orvieto, und Stephan erzählte von seiner politisch-postalischen Tätigkeit in Rom und welche Schwierigkeiten ihm die Verhandlungen bereiteten, da unter all den Kardinälen und Monsignori, mit denen er zu tun habe, nur Kardinal Antonelli gut französisch spräche, und daß er, Stephan, wo sein Italienisch nicht ausreichte, Lateinisch für die Erörterungen über postalische Bestimmungen zu Hilfe nehmen müsse, und ich lernte ihn als praktischen Geschäftsmann kennen und bewundern. Ohne daß es mir jemand souffliert hätte, hielt ich Stephan schon damals für den genialen Mann der Zukunft in seinem Fache, denn seine Persönlichkeit und sein ganzes Wesen bekundeten das zu deutlich, und ich gab diesem Gedanken Ausdruck, als ich eines Abends mit ihm und seiner jungen Gemahlin zusammen bei Bedeau speiste, indem ich auf den demnächstigen Generalpostmeister des Norddeutschen Bundes mit Stephan anstieß. Genau ein Jahr nachher, im April 1870, wurde er in diese hohe Stellung berufen, und 25 Jahre später konnte ich ihn in meinem Glückwunschschreiben zu seinem Jubiläum an diesen Abend bei Bedeau in Rom erinnern«.

Im Januar 1856 wurde Stephan in das General-Postamt berufen und dort setzte er mit Eifer seine umfassenden archivalischen Studien fort, denen wir das im Jahre 1858 erschienene berühmte Werk »Geschichte der Preußischen Post von ihrem Anfange bis auf die Gegenwart« verdanken. Von den vielen glänzenden Beurteilungen, die dies Werk gleich anfangs und auch später gefunden hat, will ich nur einen Satz aus der berufenen Feder Roschers in seiner »Geschichte der National-Oekonomik in Deutschland« anführen: »H. Stephan, der

[1]) Deutsche Revue, Juni 1897. Erinnerungen an Heinrich v. Stephan von A. v. Werner.

Reichs-Generalpostmeister, dessen Schriften, namentlich die Geschichte der Preußischen Post, eine so vielseitige und gründliche Gelehrsamkeit, ein so klares Verständnis der Volkswirtschaft auch in ihren ethischen und rechtlichen Beziehungen, einen so weiten, für Vergangenheit und Zukunft gleich starken staatsmännischen Blick verraten, verdient als Schriftsteller nicht weniger Beachtung als in seiner großartigen praktischen Wirksamkeit«.

Man muß bedenken, daß Stephan dies Buch schrieb, als er erst im 27. und 28. Lebensjahre stand, um zu verstehen, was dies glänzende Urteil eines so maßgebenden Mannes wie Roscher besagen will.

Im Jahre 1867, als ich soeben aus dem hannoverschen in den preußischen Postdienst übergetreten war, arbeitete ich in einer kleinen hannoverschen Landstadt und hatte noch nie etwas von Stephan gehört. Da wurde ein junger Posteleve aus Stephans Geburtsort Stolp zu uns versetzt, der für seinen Landsmann schwärmte und auch dessen Geschichte der Preußischen Post mitbrachte. Der Inhalt des Buches fesselte mich derart, daß ich das über 800 Seiten starke Werk mehrmals durchlas, vieles auswendig behalten habe und sagen darf, daß ich von da ab meinen Beruf, der mir ja von Anfang an sehr lieb war, doch von einem neuen, weit höheren Gesichtspunkt aus ansah. Noch heute, wenn ich mir ein besonderes Vergnügen machen will, greife ich zu dem Buch und lese mit gleicher Freude wie früher als junger Mann darin. Mit wahrhafter Begeisterung schildert Stephan, welche eingehende Sorgfalt die drei preußischen großen Herrscher, der Große Kurfürst, Friedrich Wilhelm I. und Friedrich der Große, der Entwicklung der Post gewidmet haben. Die Kapitel über die vom Großen Kurfürsten angelegte, für damalige Verhältnisse bewundernswerte große und schnelle Post von Memel bis Cleve, ferner über den Streit zwischen dem Großen Kurfürsten und dem Kaiser wegen der postalischen Übergriffe des Fürsten von Thurn und Taxis sind wahre Prachtstücke.

Eine ganz besonders schöne Schilderung gibt Stephan über die großartige postalische Tätigkeit Friedrich Wilhelms I., der gleich zu Beginn seiner Regierung die Zahl der Postanstalten und Postkurse, namentlich in den ärmeren, verwahrlosesten Gegenden des Königreichs erheblich vermehrte. Ich kann es mir nicht versagen, hier einiges aus Stephans Werk über diesen großen Volkswirt auf Preußens Thron anzuführen.

Unnachsichtige Strenge, sagt Stephan, bei Bestrafung von Pflichtwidrigkeiten, Sorgfalt für alles, Sparsamkeit im kleinsten, um desto reicher an Mitteln zu sein, wo es galt, für das Gemeinwohl etwas wahrhaft Nützliches zu schaffen — das war die Art, in welcher dieser als Staatsverwaltungschef in vieler Beziehung ausgezeichnete Herrscher die Administration der Posten leitete, von denen er bei Gelegenheit eines Vortrags im Geheimen Staatsrat selbst sagte, daß sie »vor den florissanten Zustand der Commerzien hochnotwendig und gleichsam das Oel vor die ganze Staatsmaschine wären«. »Je mehr Posten man anlegt«, schrieb er ein anderes Mal, »eine desto größere Einnahme wird auch in einigen Jahren da sein. Posten gehören zur Cultur«. Wie richtig, sagt Stephan, faßte er die Natur dieser Anstalt auf. Als das General-Finanzdirektorium dem König vorstellte, daß die von ihm befohlene Anlegung der Posten in Ostpreußen jährlich einen Zuschuß von 3 000 Thl. erfordern würde, schrieb der König an den Rand: »sollen die Posten in Preußen anlegen von Ort zu Ort ich will haben ein landt das kultiviret sein soll höret Post dazu«. Später befahl er, die Posten in Ostpreußen noch vielfältiger und geschwinder einzurichten, »wenn solches auch gleich etwas mehr kosten sollte«.

In den Akten vieler anderen Behörden finden sich zahlreiche Randbemerkungen des Königs: »non habeo pecuniam«, »wo ist jetzt Geldt?«, »da gebe nit

einen Kreutzer zu« usw. In den gesamten Akten der Postverwaltung findet sich nach Stephan nur ein einziger derartiger Fall, in dem der König die vorgeschlagene Verdoppelung der Reitpost zwischen Bielefeld und Lingen, die 150 Thl. Zuschuß jährlich erfordert haben würde, mit den Worten ablehnt: »soll nit angelegt werden, da ich keine Luhst habe was zu verlieren«, aber schon im nächsten Jahre genehmigte er die Anlage.

In ähnlicher Weise schildert Stephan die Zeit Friedrichs des Großen, der die festgefügte Organisation seines Vaters, für deren Erfolge er die größte Bewunderung hegte, unverändert bestehen ließ. Auch hier bringt Stephan die köstlichsten, vielfach satirischen Randbemerkungen des Königs, von denen ich nur einige angeben will. »Postsachen müssen von prompter Expedition sein und können nicht auf die lange Bank geschoben werden«. Dem General-Directorium schrieb er: »Die Sitzungen können in drei Stunden abgemacht werden; wenn Sie sich aber Historien erzählen und Zeitungen lesen, ist der ganze Tag nicht lang genug«. Vielleicht versteht heute mancher folgenden Randvermerk des Königs: »Es seindt nicht so viel Zulagen in der Welt, als man hier allerwertz haben will«.

Stephan verschweigt nicht die schädlichen Wirkungen der im Volke so verhaßten Regie, die ein vollständiges Spionier- und Denunzianten-Corps bei der Post einrichtete. Der König erkannte die schlechte Wirtschaft bald selbst und hob die Regie auf.

Jedenfalls waren die genannten drei Fürsten wirkliche Herrscher, die den Staat fest fügten und für sich und die ganze Beamtenschaft, hoch und niedrig, sowie für das gesamte Volk das Wort »Arbeit« obenan schrieben. Mit Lavendelwasser gaben sie sich freilich dabei nicht ab, sondern mit eiserner Hand griffen sie zu. Dafür als Beispiel nur zwei Sätze aus der in Stephans Buche wiedergegebenen, von Friedrich Wilhelm I. selbst entworfenen Instruktion für das General-Directorium, also seine Minister und Räte: »Welcher Minister oder Rath eine Stunde zu spät kommt, der soll 100 Ducaten zur Pönal-Casse geben; wer gar nicht kommt, der soll sechs Monat von seinem Tractament zur Pönal-Casse verführen. Wer zum andern Mal ausbleibet, soll cum infamia cassiert werden, denn Wir sie davor bezahlen, daß sie arbeiten sollen. Wir werden schon Gelegenheit nehmen und finden, einen jeden von den Mitgliedern zu probiren, und wer alsdann kahl bestehen sollte, dürfte seine Zeit sehr übel zubringen«.

Stephan schildert dann die traurigen Zustände der Post unter der Fremdherrschaft und die furchtbaren Verhältnisse, die der Rückzug der in Rußland geschlagenen Großen Armee für die von ihr berührten preußischen Postanstalten mit sich brachte; es ist erschütternd, das zu lesen. Es folgt darauf die Darstellung des Wiederaufbaues der Post nach Beendigung der Freiheitskriege, mit dem eine erhebliche Zunahme des allgemeinen Verkehrs Hand in Hand ging. Dabei bahnte sich auch in Beziehung zu den fremden Staaten eine würdigere Auffassung der Gegenseitigkeit, geleitet durch die aufgeklärteren Ansichten über die allgemeinen Rechtsverhältnisse, an, und dadurch entstand der deutsch-österreichische Postverein, dessen Grundgedanke später auch in dem Weltpostverein zur Anwendung kam.

Die Frage, ob Zentralisation oder Dezentralisation, behandelt Stephan eingehend bei dem Bericht über die am 1. Januar 1850 erfolgte Einrichtung der Ober-Postdirektionen, ebenso den Erlaß des Postgesetzes, die Einführung des Postamtsblatts und der Allgemeinen Postdienst-Instruktion sowie die Errichtung der Landbriefträgeranstalt. Ich kann hier nicht auf alles Anziehende ein-

gehen, was Stephan in seinen ausgedehnten Anmerkungen bringt: Dinge die man in einer Geschichte der »Preußischen Post« nicht vermutet, z. B. die eingehende Schilderung der Hunde- und Renntierposten in Rußland, der Bauernpost in Ungarn, der Tatarenpost in der Türkei u. a. m. Alles dies beweist die Vielseitigkeit Stephans. Vorrede, Einleitung, Rückblicke und Schluß sind Musterleistungen im Ausdruck und in hohem Gedankengang. Nur die beiden Schlußsätze möchte ich hier anführen: »So kennt die Post keine ihrem wahren Wesen fremde Zwecke, noch statuiert sie irgendein Vorrecht Einzelner: — Beförderung des Gemeinwohls heißt ihr erstes Gesetz, und frei und offen liegt ihre Wirksamkeit vor Jedermanns Augen. So ist sie eine Freundin der Nation, eine Botin des Völkerfriedens geworden, eine Beförderin des Wohlstandes und der Intelligenz, ein Machtelement unseres Vaterlandes. Möge sie fort und fort gedeihen zu seinem Wohl!«

Leider ist das Buch von der Geschichte der Preußischen Post seit Jahrzehnten vergriffen, und ich kenne eine Menge höherer Postbeamten, die das Buch noch nie in der Hand gehabt haben. Hoffentlich befaßt sich bald einmal eine jüngere Kraft mit der Veranstaltung einer Neuauflage des Werkes, das Schule gemacht und die Grundlage für viele ähnliche Arbeiten gebildet hat.

Im Jahre 1858 veröffentlichte Stephan eine im Postamtsblatt abgedruckte treffliche Studie über die britische Portoreform von Rowland Hill und im Jahre 1859 schrieb er einen »Leitfaden für die schriftlichen Arbeiten im Postwesen«, der häufig neu aufgelegt werden mußte. Wer kennt nicht den »Kleinen Stephan«? Noch heute wird er fleißig benutzt und hoch geschätzt. Anfangs der 60er Jahre verfaßte er größere Aufsätze über das Post- und Telegraphenwesen für das Rotteck-Welckersche Staatslexikon, und dann erschienen in den Jahren 1868 und 1869 seine umfangreichen Arbeiten über das Verkehrswesen im Altertum und im Mittelalter, die wahrhaft glänzend geschrieben sind und sich würdig an die Seite seiner Geschichte der Preußischen Post stellen, sie in mancher Beziehung noch übertreffen. Sie wurden veröffentlicht in Raumers historischem Taschenbuch für 1868 und 1869 und sind leider auch viel zu wenig bekannt, da eine Sonderausgabe der beiden Arbeiten nicht erschienen ist. Sie beweisen auf jeder Seite die riesige Belesenheit Stephans. Während er sich bei der preußischen Postgeschichte auf die vorhandenen Archive stützen konnte, war er hier ausschließlich auf die Literatur angewiesen, und die beherrschte er im weitesten Maße. Plato und Aristoteles, Herodot, Thucydides, Plutarch, Cäsar, Cicero, Livius, Tacitus und Horaz (letzteren kannte er fast auswendig) sowie zahlreiche andere Schriftsteller auf geschichtlichem, kulturgeschichtlichem, politischem, religiösem und rechtlichem Gebiet und nicht zuletzt auch die Bibel lieferten ihm den Stoff für seine Schilderung des Verkehrslebens zu Wasser und zu Lande in Griechenland und dem Römischen Weltreich sowie in Persien, Indien usw. In fesselnder Weise legt er dar, wie sich allmählich aus den religiösen und nationalen Zusammenkünften der Alten das Bedürfnis nach einem wirklichen Verkehr ergeben habe, der natürlich lange Zeit in der Kindheit blieb und erst nach und nach festere Formen durch Karawanenzüge usw., in Persien auch durch die von Cyrus eingerichteten Boten- und Reitposten, annahm. Vorläufer dieser Einrichtungen waren die Ruf- sowie Feuer- und Rauchposten, die auch bei den Galliern in Gebrauch standen. Der Bau der großartigen Straßen im Römerreich, dessen Grenzen am Euphrat und am Tyne, an den Säulen des Herkules und am Phasis lagen, sowie die Herstellung des cursus publicus auf diesen Straßen werden von Stephan meisterhaft geschildert. Sein Verzeichnis der Kurse dieser Römischen Staatspost,

die in den schnellen cursus vehicularis — für Briefe und eilige Reisende — sowie in den langsameren cursus clabularis — für Frachten und gewöhnliche Reisende — geteilt war, ist mit der größten Sorgfalt aufgestellt und hat späteren Schriftstellern als Grundlage gedient. Durch die Völkerwanderung, die Zertrümmerung des Römischen Kaiserreichs, die Jahrhunderte lang alles beherrschende religiöse Bewegung wurde natürlich der alte Verkehr vielfach unterbrochen, aufgelöst oder auf andere Wege geleitet. Rom bildete nicht mehr allzulange den Zentralpunkt, sondern wurde durch Byzanz, Genua, Venedig ersetzt. Alles dies führt Stephan in dem Eingang zum Verkehrsleben des Mittelalters aus und kommt dann auf Deutschland mit seinen Stapelplätzen für Waren aus dem Orient — Regensburg usw. —, auf die Hansa usw. zu sprechen. Das geschäftige Leben in den großen deutschen Städten und in ihren Herbergen ersteht lebhaft vor dem Leser; selbst das in einigen Städten gebraute, besonders berühmte Bier bleibt nicht unerwähnt, z. B. das Schöpsbier in Breslau (amice Schoeps, te amat omnis plebs).

Während die im Altertum — bei den Persern und Römern — bestehenden Posten nur für die Sendungen und Reisenden der Regierung bestimmt waren, änderte sich das im Mittelalter; da entstanden für den privaten Verkehr erst die Botenanstalten und dann die reitenden und fahrenden regelmäßigen Posten, die »unter die Glückseligkeiten der Zeit« gerechnet wurden. Die Schilderung der Thurn-und-Taxisschen Post bildet den Schluß.

Ich habe mich bei Besprechung dieser beiden Aufsätze kurz fassen müssen, möchte aber auch hier den Wunsch aussprechen, daß sie bald einmal neu gedruckt werden möchten; sie sind eine Quelle des größten Genusses und der Belehrung für jeden, der sich für die Geschichte des Verkehrs erwärmt. Sie fanden in allen Kreisen, namentlich auch in der Gelehrtenwelt, den ungeteiltesten Beifall und sind bisher von keinem anderen Schriftsteller erreicht, geschweige denn übertroffen worden.

Anfangs 1870 veröffentlichte Stephan, der im Jahre 1869 auf Einladung des Khedive der Eröffnung des Suezkanals beigewohnt hatte, in »Unsere Zeit« zwei größere Aufsätze »Der Suezkanal und seine Zukunft« und »Die Weltverkehrsstraßen zur Verbindung des Atlantischen und Stillen Ozeans». Sein weiter Blick traf auch hier das durch die Zukunft als richtig Erwiesene. Gleichzeitig schrieb er sein berühmtes Werk »Das heutige Ägypten«, das aber infolge des Deutsch-Französischen Krieges und der inzwischen erfolgten Ernennung Stephans zum General-Postdirektor erst im Jahre 1872 der Öffentlichkeit übergeben werden konnte. Land und Volk, Ackerbau, Finanzen, Kultus und Justiz, Handel, Verkehr und Industrie werden auf das eingehendste besprochen und die eigentümliche Art der Landschaft wird in klassischer Schönheit der Sprache geschildert. Das Werk, auf das ich hier nicht näher eingehen kann, fand allseitigen ungeteilten Beifall und besitzt in vielen Beziehungen bleibenden Wert.

Im Jahre 1874 hielt Stephan im Berliner wissenschaftlichen Verein einen auch im Buchhandel veröffentlichten Vortrag »Weltpost und Luftschiffahrt«, der außerordentlichen Beifall fand. Stephan gab darin am Schlusse seiner festen Überzeugung Ausdruck, das Problem, einen lenkbaren Luftball herzustellen, werde, wie so manches andere vordem als Chimaire verspottet, dereinst eine befriedigende Lösung erfahren. Ich war auf dem Gebiet der Luftschiffahrt, offen gestanden, etwas skeptisch und äußerte meine Ansicht auch Stephan gegenüber, als ich fast 20 Jahre nach seinem Vortrag mit ihm in näherer Beziehung stand; da sagte er mir: »Ich werde es ja nicht mehr erleben, aber Sie

können noch Zeuge davon sein, daß jeder Mann, der sich heute eine Equipage hält, in Zukunft ein kleines Luftschiff besitzt«, und in der Tat sind wir ja heute nicht mehr weit davon entfernt. Kurz vor Ausbruch des Weltkriegs hielt der Graf Zeppelin in Stuttgart bei Gelegenheit der Versammlung Deutscher Ingenieure einen Vortrag, in dem er schilderte, wie er auf den Gedanken gekommen sei, eine lenkbares Luftschiff zu bauen. Dabei erzählte er, daß er seine Hauptanregung durch jenen Stephanschen Vortrag, den er mit angehört hätte, erhalten habe. Ich teilte daraufhin dem Grafen Zeppelin die obige Äußerung Stephans mit, wofür er sich sehr bedankte und dabei schrieb, daß Stephan ihn noch später in seinen Bestrebungen sehr gefördert habe. So darf man auch auf Stephans Rechnung einen Teil des Verdienstes dafür setzen, daß in Deutschland das erste lenkbare Luftschiff erbaut worden ist.

Mit dem Vortrag »Weltpost und Luftschiffahrt« schloß die eigene literarische Tätigkeit Stephans ab, da ihn seine Berufsgeschäfte voll in Anspruch nahmen; aber auch später hat er es an Anregungen auf literarischem Gebiet nicht fehlen lassen; ihnen verdanken wir das ausgezeichnete Poststammbuch, das schöne Buch von der Weltpost und, wie schon oben erwähnt, die Gründung des Archivs. Mit Befriedigung durfte Stephan auf seine schriftstellerische Arbeit zurückblicken. Er machte indes kein Aufheben davon; in der langen Zeit, während der ich täglich mit ihm zusammen war, hat er von selbst nicht ein einziges Mal die Rede darauf gebracht. Aber ebenso wie das, was er in langjähriger praktischer Wirksamkeit für sein Vaterland und für die ganze Welt geleistet hat, werden seine Leistungen als Schriftsteller fortleben: er hat, wie einmal jemand sagte, aus seinem eigensten Wesen heraus einen Schimmer von Poesie über die trockene Alltäglichkeit des Berufs ausgegossen.

Die Sammlungen des Reichspostmuseums.

Vortrag, gehalten von Postrat Fechner am 11. November 1921 im großen Hörsaal des Postgebäudes Artilleriestraße in Berlin.

Es ist eine Tatsache, die wohl nicht widerlegt werden kann, daß das Postmuseum von den Angehörigen der eigenen Verwaltung verhältnismäßig selten besucht wird. Im ersten Dienstjahr oder bald nach der Versetzung nach Berlin ist man wohl einmal flüchtig dort gewesen, seitdem hat man den Weg zu den Räumen nicht wieder gefunden. Die Ursache dieser verwunderlichen Erscheinung mag wohl darin zu suchen sein, daß der Postbeamte meist glaubt, ihm, dem Fachmann, könne das Postmuseum eigentlich nichts bieten; er kenne ja, was dort gezeigt werde, aus seiner dienstlichen Tätigkeit zur Genüge. Um diese weitverbreitete Meinung zu bekämpfen, möchte ich mir erlauben, Ihnen einiges über die Entstehung des Postmuseums zu erzählen, Sie hinzuweisen auf die Anregungen, die gerade Sie, die Damen und Herren vom Fach, durch die eingehendere Besichtigung der Sammlungen gewinnen werden.

Das Postmuseum ist das ureigene Werk Stephans. Als er im Mai 1870 die Leitung des damaligen General-Postamts übernahm, hatte noch niemand vor ihm — weder in Deutschland noch im Ausland — den Gedanken einer Sammlung von Gegenständen aus dem Postwesen erwogen. Sein schöpferischer Geist

entwarf den Plan, und mit eigener Hand zeichnete er die Richtlinien auf. Denn es war ein eigenhändiges Schreiben Stephans, mit dem er unterm 24. August 1872 an die Ober-Postdirektion in Berlin verfügte: »daß der Plan gefaßt sei, bei der Zentral-Postverwaltung ein technisches Museum zu errichten, welches unter anderem auch eine Sammlung der zu den Transport- und Expeditionseinrichtungen gehörigen Gegenstände, sei es in natürlicher Größe (wie bei den Briefkasten, Kopiermaschinen, Kursuhren, Fangapparaten, Briefbeuteln, Postbotentaschen usw.), sei es in Modellen (wie bei den Postwagen, Eisenbahnpostbüros, Postdampfschiffen usw.) enthalten soll«. Stephan forderte in dieser Verfügung die Ober-Postdirektion in Berlin weiter auf: »die gesamte Ausrüstung einer Feldpostexpedition und eines Feldpostrelais zu beschaffen und zur Ausstellung in dem Postmuseum, für welches die nötige Lokalität im neuen Generalpostamtsgebäude, Leipziger Str. 15, vorgesehen sei, bereit zu halten«. Diese Verfügung bildet das erste Blatt in den Akten des Postmuseums.

Da das neue Haus in der Leipziger Str. 15 damals, also 1872, erst im Entstehen begriffen war, wurden die gesammelten Gegenstände, zunächst noch ohne zur Schau gestellt zu werden, im alten Generalpostamtsgebäude in der Königstraße aufbewahrt. Obwohl der Generalpostdirektor in seiner Verfügung den Namen »Postmuseum« gebraucht hatte, wandte das General-Postamt in den weiteren Verfügungen und Schreiben diese Bezeichnung nur sehr vereinzelt an. Es macht den Eindruck, als ob man sich gescheut habe, den damals noch recht unansehnlichen Anfang einer Arbeit, deren Ausführung ganz im Ungewissen lag, mit der volltönenden und vielversprechenden Bezeichnung »Museum« zu benennen. Man gebrauchte für die Sammlung noch während mehrerer Jahre den bescheidenen Namen: »Plan- und Modellkammer«. Einige getuschte Handzeichnungen von preußischen Postwagen aus der Zeit von 1811 bis 1840, eine Anzahl Abbildungen von Postillionsuniformen der verschiedenen deutschen Staaten um 1820, sonstige Uniformbilder und die damals schon begonnene Postwertzeichensammlung von etwa 1000 Stück war alles, was bisher an Schaustücken vorhanden war. Das Ganze fand in einem Schranke von mäßigem Umfang Platz. Außer dem Gründer des Werkes hat damals wohl niemand geahnt, daß 25 Jahre später große Säle und Galerien von 2000 qm Ausdehnung zur Aufnahme der Museumsschätze gerade noch ausreichen würden.

Im Jahre 1873 beschickte die Reichs-Postverwaltung die Weltausstellung in Wien mit einer besonderen Ausstellungsgruppe, die einen Überblick über das deutsche Postwesen gab. Die Ausstellungsgegenstände, unter denen eine größere Zahl vortrefflicher Modelle deutscher Postwagen und die Modelle zweier damals sogenannten »Brief- und Fahrpost-Eisenbahnpostwagen« besonders hervorragten, wurden nach Schluß der Ausstellung der Plan- und Modellkammer einverleibt. Aus diesem einfachen Vorgang heraus ist in manchen die Meinung entstanden, daß die Wiener Weltausstellung im Jahre 1873 die Veranlassung zur Gründung des Postmuseums gewesen sei. Wir haben gesehen, daß dem nicht so war.

Der Aufgabe, die sich Stephan bei der Gründung des Postmuseums gestellt hatte, waren, wie bei seiner genialen Veranlagung nicht wundernehmen kann, weite Grenzen gezogen. Die Sammlung sollte nicht allein von dem Entstehen, der Entwicklung, der Arbeit und den Erfolgen der Post in der Heimat wie in der Welt Kenntnis geben, sie sollte nicht allein Erinnerungsstücke aus der eigentlichen Postgeschichte zeigen; nein, in das Postmuseum sollte alles aufgenommen werden, was geeignet war, die Entwicklung des gesamten Verkehrs- und Nachrichtenwesens bei allen Völkern und zu allen Zeiten zu ver-

anschaulichen. Es ist erstaunlich, wie weitblickend und zielsicher die Sammeltätigkeit bereits von Anbeginn an einsetzte. Man hielt sich nicht damit auf, für den Anfang das Naheliegende zusammenzutragen und dann allmählich weiterzuschürfen; man nahm vielmehr den schwierigen Teil der Arbeit, die Forschung nach Quellen und Schaustücken aus ältester Zeit, zuerst und mit allem Nachdruck in Angriff. Man wandte sich an die bedeutendsten Museen und Handschriftensammlungen Deutschlands, zunächst an das Germanische Museum in Nürnberg, wohin sich ein Mitglied des General-Postamts begab, dann natürlich auch an die Berliner Museen, das Kupferstichkabinett, die Königliche Bibliothek mit dem

Die Königl. Preußischen Postoffizianten in Staats- und Dienstuniform.

Ersuchen, Nachforschungen zu gestatten, ob in den alten Handschriften und Bücherwerken Zeichnungen zu finden seien, die auf das Verkehrswesen, insbesondere den Boten- und Briefverkehr der Vorzeit, Bezug hätten. Die Museumsleitungen gaben bereitwillig ihre Zustimmung. Beim sorgsamen Durchsuchen der frühesten Werke deutscher Buchkunst fand sich eine große und überaus fesselnde Ausbeute vor. So wurden aus alten Handschriften, wie dem Erbauungsbuch »Hortus deliciarum« aus dem 12. Jahrhundert, der sogenannten Koburger Bibel von 1483, aus »Brandts Narrenschiff« von 1497, aus dem »Theuerdank«, dem »Weißkunig«, und vielen anderen Handschriften Bilder mit den eigenartigen, das Verkehrswesen des Mittelalters urkundlich zeigenden Wagen und Gespannen, Sänften, Schreibern und Boten sorgfältig von Künstlerhand abgezeichnet und diese Bilder, mit entsprechenden Quellenangaben versehen, den Sammlungen einverleibt.

Weitere Quellen entdeckte man in den Bibliotheken der technischen Schulen in Hannover, Darmstadt und Stuttgart, insbesondere in dem Werke des bayerischen Wagenbaumeisters Günzrot: »Die Wagen und Fuhrwerke der Grie-

Posthausschilder aus dem Ende des 18. Jahrhunderts.

chen und Römer und anderer alten Völker«. In diesen Werken fanden sich getreue Abzeichnungen der ersten Beförderungsmittel der Menschheit, meist nach Skulpturen und Wandbildern des Altertums: die Kriegswagen der Ägypter, Meder und Perser, die ersten aus Wandbildern nachweisbaren Transportkarren, die Art des Anschirrens der Pferde und anderer Zugtiere. Das General-Postamt richtete an das archäologische Institut in Rom das Ersuchen um

Unterstützung bei der Sammlung von Altertümern aus dem Verkehrsleben des Römerreichs. Durch Vermittlung von Ernst Curtius, dem bekannten Altertumsforscher, wurden die Leiter der Ausgrabungen in Olympia auf die Ziele der im Entstehen begriffenen Sammlungen hingewiesen. Überall begegnete man vollem Verständnis und fand bereitwilliges Entgegenkommen. So gelang es, neben Zeichnungen und Photographien auch manche gelungene Nachbildung echter Stücke für das Postmuseum zusammenzutragen: Wachstafeln und Schreibgriffel aus altgriechischer und römischer Zeit, Gipsabgüsse von Denkmälern aus der Zeit der römischen Ansiedlungen im Lande der Germanen mit Darstellungen aus dem Reiseleben und dem Betrieb des cursus publicus, jener

Botenfigur aus dem Rathaus in Basel.

weitentwickelten Staatspost des römischen Staates, und Gipsabgüsse römischer Meilensteine.

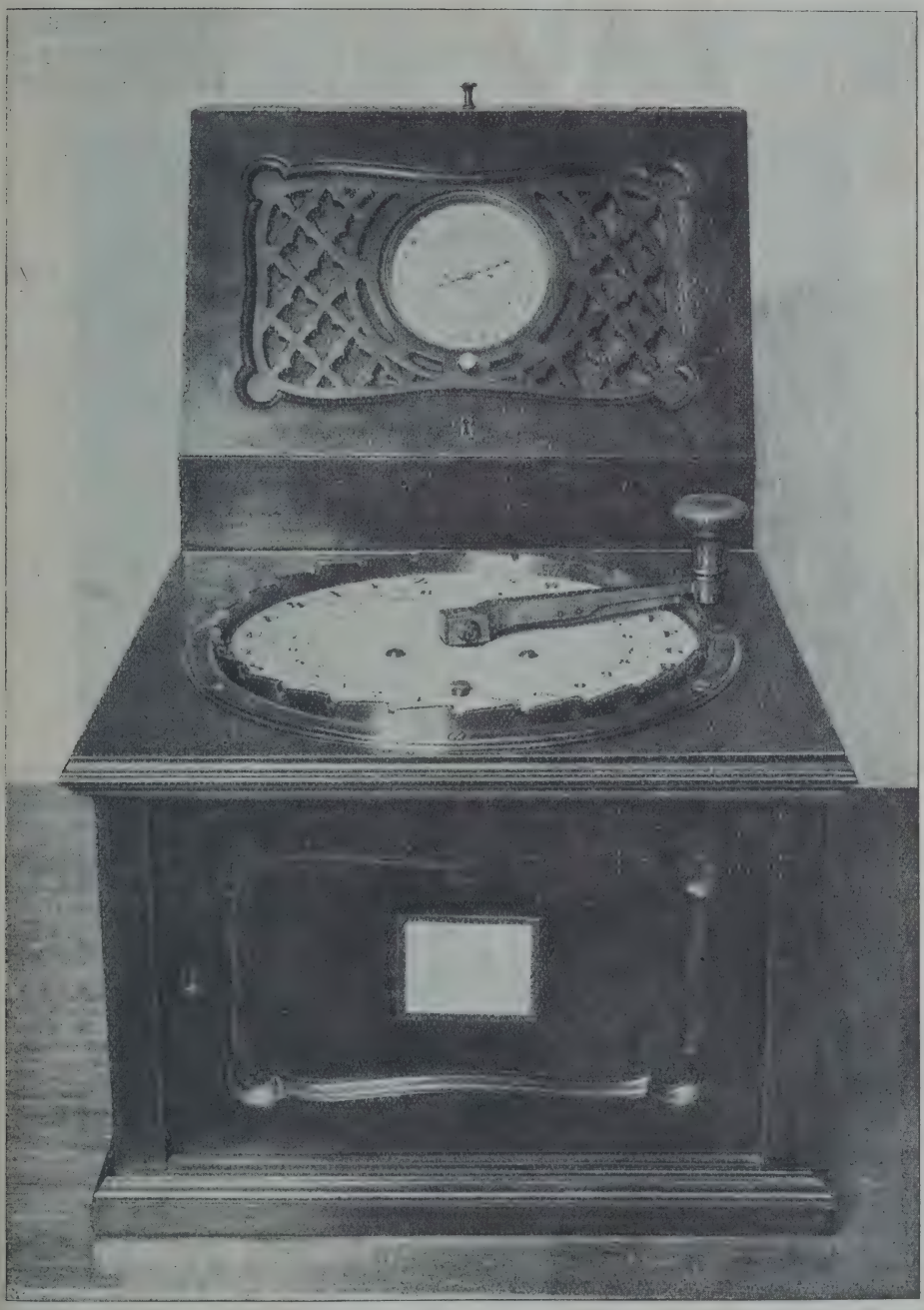
Die Plan- und Modellkammer, die inzwischen in einem Saale des 1874 fertiggestellten Generalpostamtsgebäudes in der Leipziger Straße untergebracht worden war, fristete dort zunächst noch ein stilles Dasein. Der Öffentlichkeit war das Bestehen der Sammlung noch nicht bekanntgegeben worden. Wohl aber hatten viele Postbeamte von der Absicht ihres obersten Chefs Kenntnis erhalten, später wurden auch die Ober-Postdirektionen zur weiteren Verbreitung des Planes und zur Mitarbeit aufgefordert. Nun strömten alsbald von allen Seiten Gaben herbei. Heute wird nur selten noch ein vergessenes Belegstück der Postgeschichte aus Böden und Dachkammern alter Posthäuser, aus zurückgelegten Akten und beiseitegestellten Truhen und Kisten zutage gefördert. Die neue Zeit hat damit leider so gut wie aufgeräumt. Damals, in den siebziger Jahren, lag aber die deutsche Kleinstaaterei noch nicht lange zurück. Da fanden

sich unter Gerümpel noch viele Überbleibsel und bisher unbeachtete Erinnerungsstücke aus der Zeit des Rokoko und aus der Biedermeierzeit: Posthausschilder und Posthausinschriften mit gewichtigen Titulaturen, farbenfrohe Wappen der Postbehörden der damaligen Länder und Ländchen. Alte Dienstsiegel und Petschafte, allerlei Gerätschaften des Postdienstes, geschmiedete Geldtruhen, Denkmünzen und Bestallungsurkunden, Kuriertaschen, sogar Kurierstiefel, Posthörner und Ehrenabzeichen der Postillione gingen von allen Seiten ein. Das Verständnis der Postbeamtenschaft für die Absichten des Chefs war damals groß. Groß war aber auch die Freude derer, denen die Sorge um das Wachstum der Sammlungen oblag, wenn ihnen ein weiteres schönes Stück einverleibt werden konnte. Auch das Ausland stellte sich damals schon mit Gaben ein, als erster im Jahre 1875 der Kreispostdirektor Maurer in Basel, der die Nachbildung einer Botenfigur aus dem Rathaus in Basel, ein von den Baslern geschätztes Wahrzeichen ihrer Stadt, als Geschenk einsandte.

Die Sammlungen hatten sich nun so vermehrt, daß es sich lohnte, sie der Öffentlichkeit zu zeigen. Im Jahre 1878 erhielt das Publikum an zwei Tagen in der Woche Zutritt zu den Ausstellungsräumen, die sich in einem Saal im hintersten Quergebäude des General-Postamts nach dem Garten hinaus befanden. Besonderen Anlaß hierzu gaben zwei wichtige Neuerungen im Verkehrswesen der damaligen Zeit: die Rohrpost und das Telephon. Beide wurden den Besuchern betriebsmäßig vorgeführt. Die Rohrpost an einem Modell, der 1877 von Graham Bell verbesserte Fernsprecher an einem Abgangs- und Empfangsapparat. Der Andrang des Publikums übertraf alle Erwartungen. Die Besucher mußten zeitweilig zurückgehalten werden, bis die — freilich beengten — Räume wieder begehbar wurden. Die Sammlungen erhielten von jetzt an allgemein den Namen »Postmuseum«.

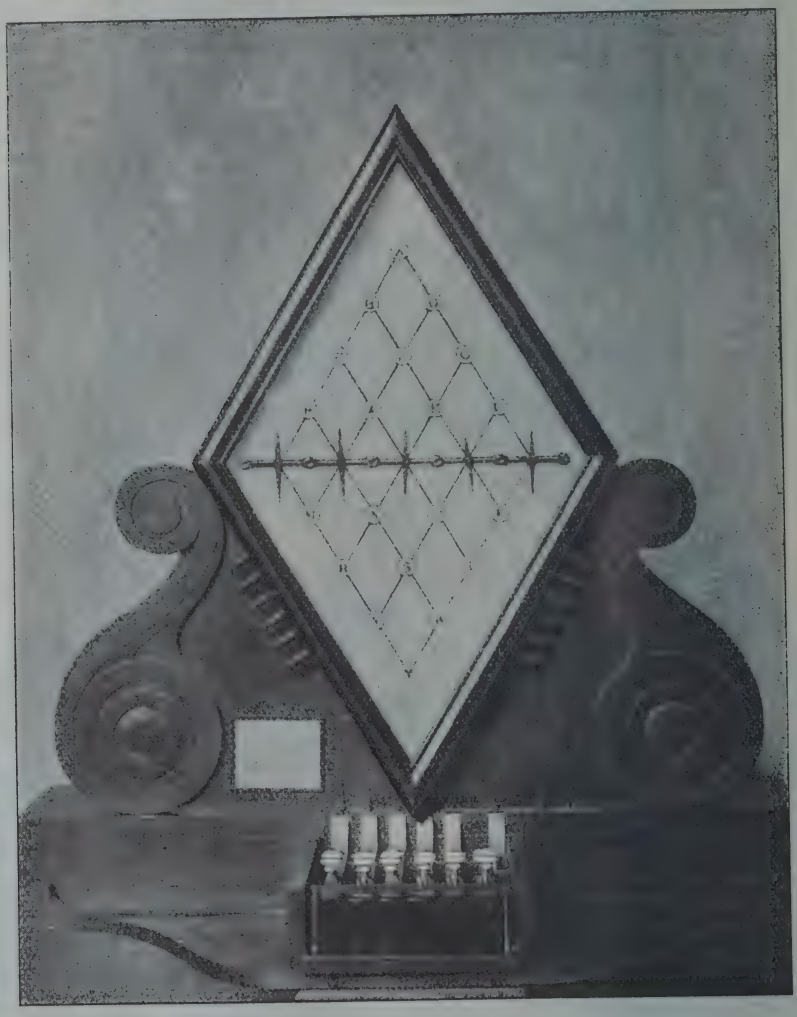
Die Teilnahme der Öffentlichkeit wuchs, als am 1. November 1878 die historische Sammlung von Telegraphenapparaten, die bis zur Vereinigung der Post- und Telegraphenverwaltung im General-Telegraphenamt in der Französischen Straße untergebracht und dem Publikum dort nicht zugänglich gewesen war, nach dem Generalpostamtsgebäude in der Leipziger Straße übergeführt und dem Postmuseum einverleibt wurde. Diese sehr wertvolle Sammlung stellte die Entwicklung des Telegraphenwesens bis zu dem damaligen Stande dar. Unter den Schaustücken befanden sich Bilder und Modelle der optischen Telegraphie, die von der preußischen Telegraphenverwaltung in den Jahren 1835 bis 1849, also bis in die neuere Zeit hinein, unterhalten worden war. Die Linie ging von der Sternwarte in Berlin aus, die damals in der Dorotheenstraße lag. Die zweite Station befand sich auf dem Kirchturm des Dorfes Dahlem, die dritte auf dem Brauhausberg bei Potsdam usw. Nach 50 Stationen, von denen die einander folgenden durch Fernrohre gegenseitig gesichtet werden konnten, wurde Köln, nach weiteren 11 Stationen Coblenz erreicht. Buchstabe für Buchstabe mußte durch Bewegen der Flügel am Signalmast von Station zu Station signalisiert werden.

Wichtiger und besonders fesselnd für den Fachmann sind die seltenen Apparate der übernommenen Telegraphensammlung, die das Entstehen der elektrischen Telegraphie zeigen. Es sind dies: der Apparat des Münchener Arztes Thomas von Sömmering vom Jahre 1809, bei dem bekanntlich die wasserzersetzende Kraft des galvanischen Stromes zur Zeichengebung ausgenutzt wird, der Apparat der Göttinger Professoren Gauß und Weber von 1834, der durch Induktionsströme einen starken Magneten ablenkt und je nach dem Grade der Ablenkung Zeichen übermittelt, schließlich der nach ähnlichem System arbeitende Apparat des Physikers Steinheil vom Jahre 1836, der erste Druck-



Zeigertelegraph von Siemens 1856.

telegraph. Dem General-Telegraphenamt war es gelungen, die im Besitz der Universitäten München und Göttingen befindlichen Urstücke dieser Apparate zu entleihen und von ihnen durch die Firma Siemens und Halske in Berlin getreue Nachbildungen herstellen zu lassen. Von den ersten Telegraphenapparaten Samuel Morses, dem frühesten, aus einer alten Malerstaffelei gefertigten vom Jahre 1835, und dem zweiten vom Jahre 1846, der schon die Form des noch



Fünfnadeltelegraph von Cooke und Wheatstone 1837.

jetzt üblichen Morseschreibers zeigt, hatte sich das General-Telegraphenamt Nachbildungen aus Amerika zu beschaffen gewußt. Die Sammlung enthielt weiter eine Reihe von Nadel- und Zeigertelegraphen, von Stift- und Farbschreibern von Doppelschreibern und automatischen Apparaten, die den raschen Fortschritt der Telegraphentechnik zeigten. Welche Bedeutung die Telegraphensammlung damals schon hatte, bewies die besondere Anerkennung, die ihr 1881 auf der internationalen Ausstellung für Elektrizität in Paris gezollt wurde. Sie war in bezug auf historische Bedeutung von keiner anderen ausgestellten Sammlung übertroffen worden.

Die nunmehr auf einer breiteren Grundlage stehenden Sammlungen des Postmuseums vermehrten sich jetzt schnell. Im Sommer 1878 erschien die erste, 1880 bereits die zweite Auflage eines Katalogs. Die Ausstellungsräume wurden vermehrt. Da das Bestehen des Museums auch im Ausland mehr und

Chinesischer Postreiter auf der Strecke zwischen Peking und Tschingkiang 1885.

mehr bekannt geworden war, stellten sich auch jetzt reichlichere Zuwendungen aus fremden Ländern ein. Gerade aus der weitesten Ferne, aus Asien, strömten die Beiträge früher und in größerer Zahl zusammen als aus den Nachbarländern. Schon im Jahre 1877 hatte der indische Generalpostdirektor in Kalkutta aus Anlaß des Beitritts Indiens zum Weltpostverein und in Würdigung der Verdienste Stephans bei dessen Gründung eine Sammlung von Modellen und

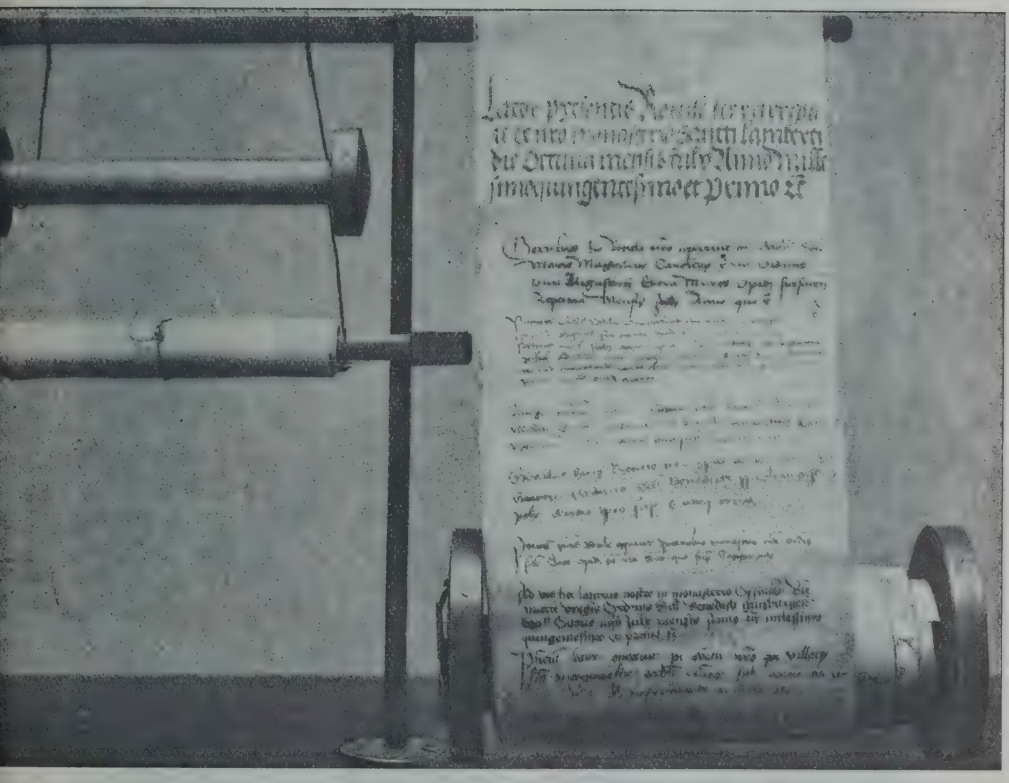
Geräten des indischen Postbetriebs geschenkt. Als glückliche Ergänzung hierzu traf eine in Größe und Art ganz ähnliche Sammlung als Geschenk der deutschen Firma J. M. Müller in Schanghai ein. Sie enthielt eine große Zahl kunstvoll gearbeiteter Gegenstände aus dem Handels- und Verkehrsleben des chinesischen Volkes. Jeder, der diese indischen und chinesischen Schaustücke, zu denen später noch ebenso reiche gleichartige Gaben Japans und Siams traten, betrachtet, muß Freude an der Zierlichkeit und Naturtreue der Arbeiten haben. Auch die im Ausland tätigen deutschen Postbeamten ließen sich die Förderung der Museumssammlungen angelegen sein. Erst vor wenigen Tagen erfuhr ich, auf welche Weise das entzückende Modell einer türkischen Posteinrichtung, der »Tatarenpost«, für das Postmuseum entstanden ist. Se. Exzellenz der Herr Ministerialdirektor Gieseke, der bis 1885 das deutsche Postwesen in der Türkei geleitet hat, erzählte mir, er habe damals auf der Rückreise von Konstantinopel den Weg über Brussa gewählt, weil er den dringenden Wunsch hatte, die berühmte, mehrere Jahrhunderte alte türkische Tatarenpost zu sehen, die jede Woche von Damaskus über Aleppo durch ganz Kleinasien nach Brussa ging. Es wäre ein großartiger, bezaubernder Anblick gewesen, als sich diese von einem Tataren geführte, von vielen berittenen Gendarmen begleitete und aus etwa 100 Packpferden bestehende Karawane mit unglaublichem Geschrei im schärfsten Trabe der Stadt näherte und auf dem riesigen Hofe des Postamts zur Ruhe kam. Er sei seines Wissens der einzige deutsche Postbeamte gewesen, der diese Post, die mit der Bagdadbahn aufhörte, in alter Größe gesehen hat. Sie habe einen solchen Eindruck auf ihn gemacht, daß er sogleich den Gedanken gefaßt habe, eine Nachbildung für das Museum anzuregen. Zu diesem Zwecke habe er teils selbst, teils durch das Postamt in Beirut das nötige Material, Ausrüstungsstücke, Momentbilder u. dgl. beschafft und so die Herstellung des Modells ermöglicht, das nach seinen Angaben von dem Berliner Bildhauer Kähler in sehr gelungener Weise gefertigt worden sei.

Auch noch in anderer Beziehung war die Zeit Anfang der achtziger Jahre für das Gedeihen des Postmuseums besonders glücklich. 1882 wurde von der wissenschaftlichen Welt Deutschlands der Ankauf der in England befindlichen prachtvollen Handschriftensammlung der Herzöge von Hamilton durch den preußischen Staat mit Freuden begrüßt. Noch ehe die Bücher und Pergamente dem Kupferstichkabinett einverleibt wurden, bemühte sich das General-Postamt um ihre Durchsicht. Die reiche Ausbeute an Miniaturen und Tuschzeichnungen aus dem Verkehrsleben des Mittelalters wurde durch die Reichsdruckerei für das Postmuseum in farbigen Lichtdrucken nachgebildet.

Trotz des erheblichen Umfangs, den die Museumssammlungen inzwischen gewonnen hatten, ließ doch ihr einheitlicher Aufbau zu wünschen übrig. In der historischen Folge und auch in fachlicher Beziehung klafften noch Lücken. Diese Lücken hatten nicht ausgefüllt werden können, weil dem Museum bisher zu eigenen Ankäufen die Mittel gefehlt hatten. Es war daher ein großer Gewinn, als Bundesrat und Reichstag durch den Haushalt für das Rechnungsjahr 1882 zum ersten Mal einen bestimmten Betrag für die Unterhaltung und Ergänzung der Sammlungen genehmigten und damit das Postmuseum als den anderen wissenschaftlichen Sammlungen des Reichs ebenbürtig anerkannten. Zu den Ergänzungsstücken, die damals mit den neuen Mitteln erworben wurden, gehört unter anderem die Nachbildung einer Pergamentrotel des Benediktinerstifts Sankt Lambrecht in Steiermark vom Beginn des 16. Jahrhunderts. Derartige um eine hölzerne Rolle gewickelte Rundschreiben wurden durch einen Boten von Kloster zu Kloster getragen und dienten zur Mitteilung wichtiger Nachrichten. Ankunft und Abgang des Boten wurden bescheinigt.

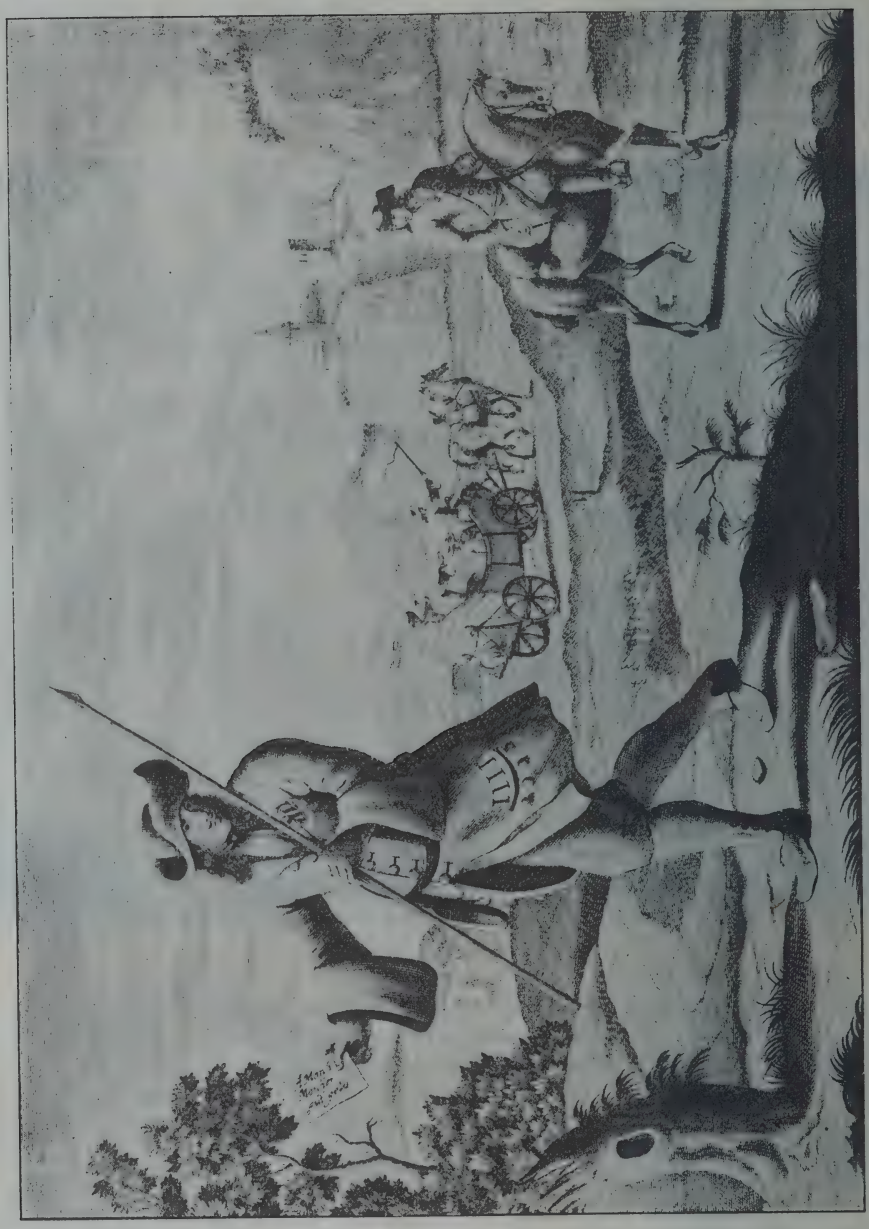
Die Pergamentrotel, deren Urstück sich im Museum zu Graz befindet, enthält 240 Bescheinigungen: aus Österreich, Bayern, Württemberg, Baden, der Schweiz und dem Rheinland. Der Bote war ¾ Jahr unterwegs.

Es würde zu weit führen, die Fortschritte im Ausbau der Sammlungen in den folgenden Jahren emsiger Werbe- und Sammeltätigkeit im einzelnen zu schildern. Ich kann hier nur einige Gebiete herausgreifen, in denen die Arbeit besonders gelang. So kann die Sammlung von Darstellungen des Botenwesens der Vorzeit als mustergültig angesehen werden. Es ist so eifrig nach Geschichtsquellen über die Anfänge eines geregelten Postwesens geforscht

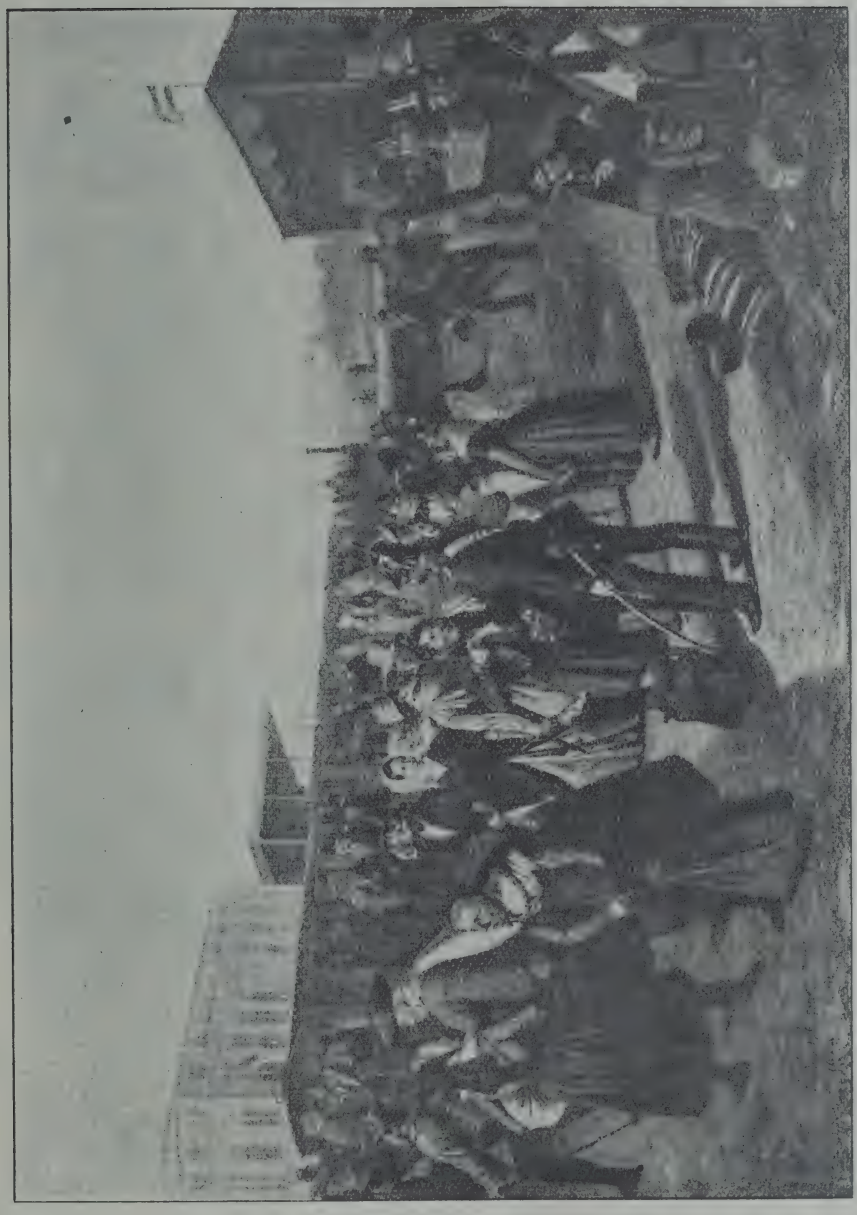


Pergamentrotel.

worden, daß wohl kaum behördliche Verordnungen über Botenposten, Holzschnitte oder sonstige bildliche Darstellungen von Boten in Deutschland zu finden sein werden, von denen nicht wenigstens eine Nachbildung im Postmuseum vorhanden wäre. Gleich reichhaltig ist die Sammlung von Darstellungen des Reiselebens unserer Vorfahren. Unterstützt von einigen Kunsthändlern hatte die Museumsleitung ihr Augenmerk darauf gerichtet, sich möglichst alle Darstellungen zu beschaffen, die Bezug auf den Post- und Reiseverkehr des In- und Auslandes, welcher Zeit auch immer, hatten. Die meisten der prachtvollen Blätter, die auf diese Weise zusammenkamen, meist Kupferstiche nach Ölbildern alter Meister, mußten damals und müssen auch jetzt noch in Schränken verwahrt werden. Es wäre nicht durchführbar, die vielen vorhandenen Bilder im Museum sämtlich in Rahmen oder in Drehsäulen zur Schau zu stellen. Wer Wert auf ihre Besichtigung legt, dem werden die Mappen bereitwillig vorgezeigt.



Nürnberger Postwagen, Kurier und Postbote aus dem Ende des 17. Jahrhunderts.



Leben auf einem Bahnhof vor Abgang des Zuges um 1850.

Besondere Sorgfalt wurde dem Aufbau der Archivabteilung des Museums gewidmet. Das Archiv entstand im Jahre 1883 aus der Entschließung, das handschriftliche Urkundenmaterial und besonders wichtige Drucksachen von der Bücherei des General-Postamts zu trennen und die Verwaltung dieser historischen Denkmäler der Postgeschichte dem Museum zu übertragen. Den Grundstock des Archivs bilden die zum Teil mit kostbaren Einbänden ausgestatteten Urkunden der Postverträge zwischen dem Norddeutschen Bund und den fremdländischen Regierungen, dann die Urkunden der Weltpostvereinsverträge. Die Abteilung enthält ferner wertvolle historische Dokumente und Aktenstücke aus früherer Zeit, darunter zahlreiche landesherrliche Bestallungen und Patente für Postmeister, Posthalter und Postfuhrunternehmer. Große Mühe ist darauf verwandt worden, möglichst vollständig die Bildnisse der obersten Leiter der deutschen Postverwaltungen zusammenzubringen. Die Reihe beginnt mit dem Bilde des Lamoral von Thurn und Taxis, der 1615 mit dem Generaloberpostmeisteramt des Heiligen Römischen Reichs Deutscher Nation belehnt wurde. Das Archiv ist reich an Literatur über das Reise- und Kurswesen im 16., 17. und 18. Jahrhundert. Eigenartig sind die Fahrpläne für den Postverkehr, sogenannte Meilenzeiger, aus der Zeit um 1600, von denen das Museum eine größere Anzahl besitzt. Die Entwicklung des Zeitungswesens, das ja seinen Ursprung aus den Poststuben genommen hat, kann in vielen Stücken der ältesten deutschen Zeitungsausgaben verfolgt werden. Das Archiv enthält sogar eine Sammlung von Karrikaturen, Spottbildern über Post- und Verkehrseinrichtungen, meist aus Witzblättern des In- und Auslandes. Und damit auch die Poesie zu ihrem Rechte kommt, ist eine Sammlung aller Lieder und Gesänge vorhanden, deren Texte irgendwelche poetischen Beziehungen zur Post enthalten.

Als ein Glied des Postmuseums, das einer ganz besonderen Sorgfalt und Pflege bedurfte, entwickelte sich die Postwertzeichensammlung. Nicht allein wegen des hohen Geldwerts, den sie mit der Zeit erlangte, sondern weil ihre Eigenschaft als amtliche Sammlung der Reichs-Postverwaltung sie von vornherein dazu bestimmte, allen anderen Briefmarkensammlungen als Vorbild zu dienen. Der Grundstock der staatlichen Briefmarkensammlung bestand, wie ich erwähnte, bereits Anfang der siebziger Jahre. Sie zeichnete sich mehr durch gut erhaltene Stücke als durch Vollständigkeit aus. Der Tauschverkehr, der damals nur mit wenigen fremden Postverwaltungen gepflegt wurde, ließ eine umfassende, zielbewußte Vermehrung nicht zu. Erst als 1878 auf dem Weltpostkongreß in Paris sämtliche Vereinsverwaltungen die Verpflichtung eingingen, alle von ihnen neu eingeführten Postwertzeichen durch Vermittlung des Internationalen Büros in Bern untereinander auszutauschen, konnte ein breiterer Ausbau der Sammlung beginnen. Einen wirklichen Aufstieg nahm die Entwicklung aber erst vom Jahre 1886 ab, als die Sorge für die Sammlung einem hervorragend bewährten Sachverständigen übertragen wurde. Bis dahin waren die Postwertzeichen in Kasten und Mappen geordnet gewesen, die den Besuchern nur auf Wunsch gezeigt wurden. Man schritt nun zur Aufstellung von Drehsäulen, die es den Beschauern ermöglichen, die in Glasrahmen aufgehängten Papptafeln mit Marken an sich vorübergleiten zu lassen. Die den Besuchern in dieser Aufmachung gezeigte Schausammlung enthält nur ungestempelte Stücke der Marken, Streifbänder, Kartenbriefe, Postkarten, Postanweisungen und Paketkarten aller Postverwaltungen der Welt. Die Länder sind nach Erdteilen und innerhalb der Erdteile nach der Buchstabenfolge geordnet. Neben dieser Schausammlung wurde in den achtziger Jahren die sogenannte Parallelsammlung angelegt, in die Doppelstücke, Briefmarken mit feineren Unterschieden und gestempelte Wertzeichen eingereiht wurden. Daneben entstanden

eine Sammlung von Briefmarkenentwürfen und Probedrucken (sogenannten Essays), eine Sammlung von zur Briefmarkenherstellung benutzten Druckplatten und Druckwalzen, eine Bogensammlung, eine Sammlung von Stempelabdrucken und eine solche von Posteinlieferungsscheinen und Formularen. In neuester Zeit wird besonderer Wert auf den Ausbau einer Sammlung von »Marken auf Brief« gelegt, weil gerade eine solche Sammlung lehrreiche Belegstücke für die Postgeschichte enthält. Denn man kann aus der Ganzsache, insbesondere aus dem Briefumschlag mit der entwerteten Marke, die Art der Freimachung, die Abstemplung, die Gebührensätze, die Gebrauchszeit der Marken, den Lauf des Briefes und die Dauer seiner Beförderung ersehen. Die bestehende reichhaltige Sammlung von Feldpostbriefen aus den früheren Kriegen Deutschlands wird eifrig durch Sammeln von Feldpostbriefen aus dem letzten Kriege vervollständigt.

Mit den dem Postmuseum im Erdgeschoß des Hauses Leipziger Straße 15 eingeräumten Sälen, die schließlich bis zum äußersten ausgenutzt werden mußten, behalf man sich, bis im Jahre 1897 der zur Erweiterung der Diensträume des Reichs-Postamts ausgeführte Bau an der Ecke der Leipziger- und Mauerstraße fertiggestellt war. Der Teil des Erweiterungsbaues, den die wirkungsvoll abgerundete Eckansicht umschließt, war ausdrücklich als Museumsbau aufgeführt worden. Alle Vorbereitungen zur Überführung der Sammlungen in das neue Heim waren getroffen, man besprach bereits den Festakt, der bei der Einweihung der neuen Räume stattfinden sollte, als ein Ereignis eintrat, das die Festfreude in Trauer verwandelte. Der Staatssekretär Dr. von Stephan verschied am 8. April 1897. Wohl war es eine Feier, die am 11. April 1897 in Gegenwart des Kaiserpaars in den neuen Räumen stattfand. Die Halle war mit Blumen und Gewächsen reich geschmückt, die Tore des Museums wurden zum ersten Male geöffnet, die Besucher erschienen aber nicht zur Einweihung, sondern zur Trauerfeier für den dahingegangenen obersten Chef, zur Trauerfeier für den, dem das Museum seine Entstehung verdankte.

Den Sammlungen konnte in den neuen weiten Hallen eine sehr eindrucksvolle Aufstellung gewährt werden. Die größere Bedeutung, die das Museum hierdurch gewann, gab neue Anregung zu seinem weiteren Ausbau. Jetzt traten insbesondere auch die industriellen Unternehmungen mit Zuwendungen hervor. Die großen Schiffsgesellschaften Deutschlands ließen es sich nicht nehmen, eine Anzahl prachtvoller Modelle ihrer Postdampfer im Museum aufzubauen. Die Wagenbauindustrie, die großen Kabelfabriken, die Lieferanten der Telegraphen- und Fernsprechapparate wetteiferten, ihre für den Betriebsdienst gelieferten Erzeugnisse in Musterstücken und Modellen zur Verfügung zu stellen.

Die allgemeine Anordnung der Sammlungen ist bis jetzt annähernd die gleiche geblieben wie nach dem Einzug in die neuen Räume. Im Lichthof wurde am 1. Mai 1899, als dem Tage, an dem Stephan im Jahre 1870 sein Amt als Generalpostdirektor angetreten hatte, das Denkmal Stephans enthüllt, das die Beamtenschaft »ihrem unvergeßlichen Meister«, wie auf dem Sockel steht, hatte errichten lassen.

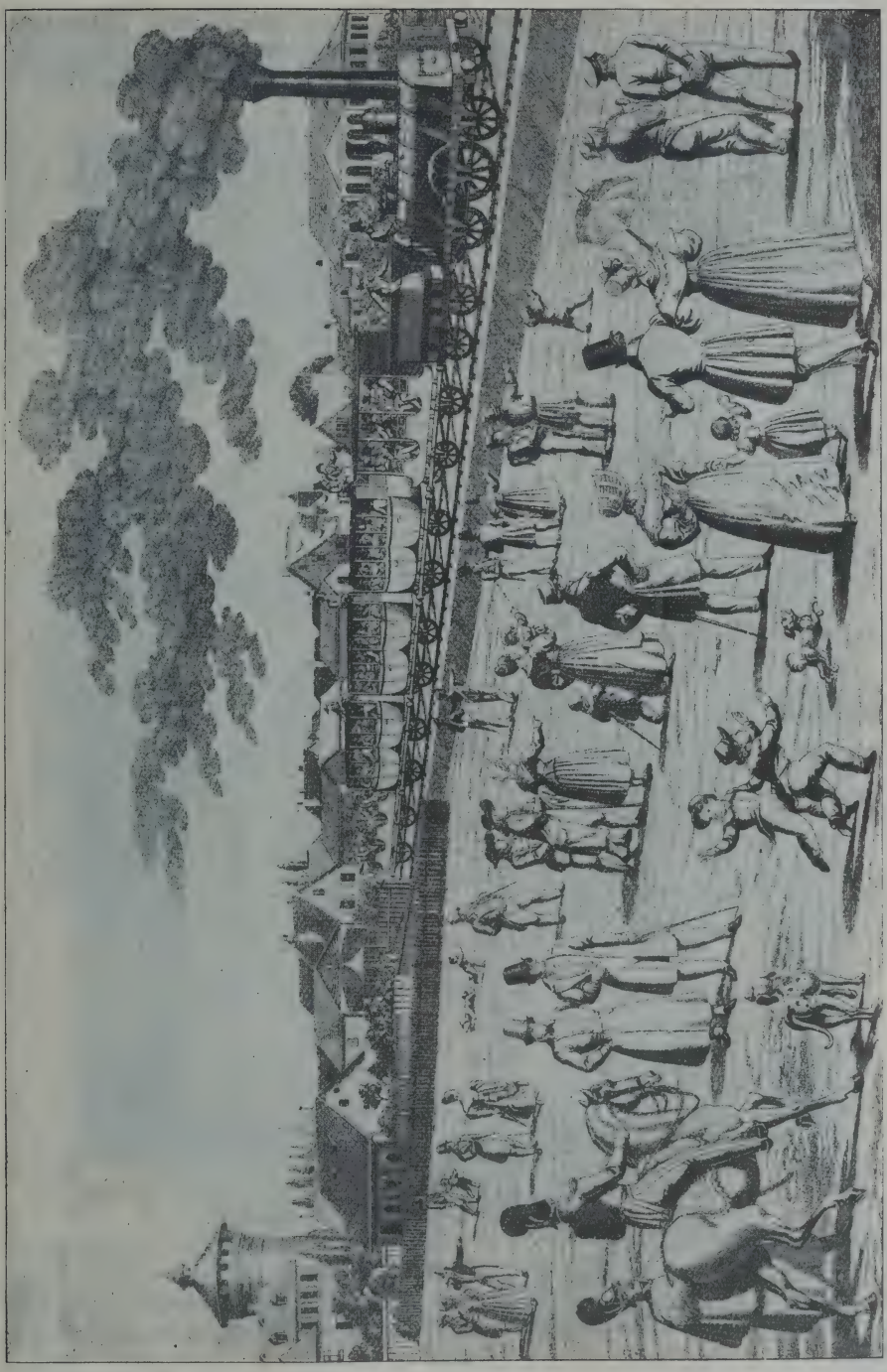
1912 führte der Aufschwung, den die Luftschiffahrt dank der Erfolge deutschen Erfindergeistes und deutscher Arbeit genommen hatte, dazu, dem Postmuseum eine Sonderausstellung über Luftschiffahrt anzugliedern, die im Lichthof aufgebaut wurde und dem Besucher die Entwicklung des Flugwesens von den ersten Anfängen an in Bildern und Modellen vorführt.

Während der Kriegsjahre und in der darauf folgenden Zeit mußte das Postmuseum geschlossen gehalten werden. Nach der endgültigen Wiedereröffnung war es Pflicht, die Erinnerungsstücke zusammenzutragen, die der Nachwelt Kunde geben sollen von der Riesenaufgabe, die die deutsche Feldpost im letzten

Kriege geleistet hat. Hierzu ist die Abteilung über das Feldpostwesen von Grund auf neu errichtet worden. Auch hatte es sich als notwendig erwiesen, die Ausstellung der Posteinrichtungen des neunzehnten und zwanzigsten Jahrhunderts zu sichten. Die vielen Schaustücke aus dem Beginn des neunzehnten Jahrhunderts, die bunten Uniformen aus den Jahren bis 1850, die Postkutschen mit den posthornblasenden Postillionen auf dem Bock, die Bilder der ersten Eisenbahnen und der Posthäuser aus der Biedermeierzeit mußten her-

Auffahrt des Herrn Blancharts zur 28. seiner Luftreisen auf dem Judenbühl bei Nürnberg am 12. November 1787.

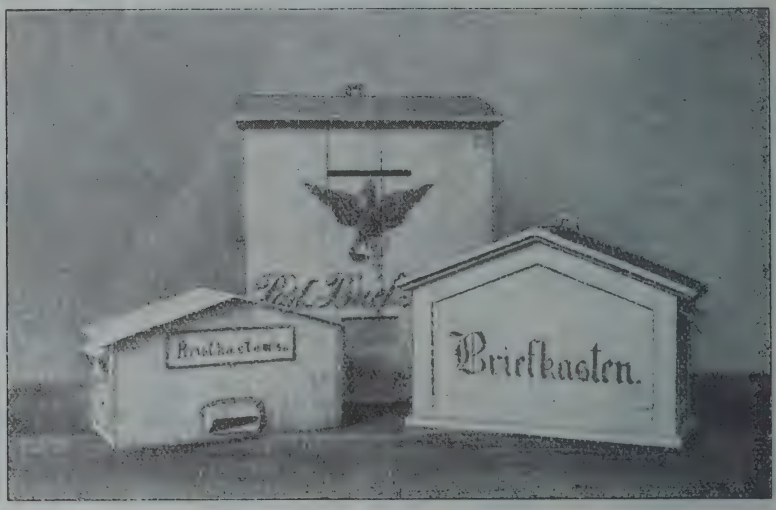
ausgeschält und besonders geordnet als Erinnerungsstücke der historischen Abteilung angegliedert werden. Die Sammlung deutscher Briefkasten wurde neu geordnet. Der älteste vorhandene Briefkasten, der mit dem zerrissenen Plakat (S. 128), stammt aus dem Jahre 1832. In diese Briefkasten durften (Briefmarken gab es ja damals noch nicht) nur nichtfreigemachte Briefe gelegt werden, deren Porto also vom Empfänger zu zahlen war. Weiterhin wurde dazu geschritten, den Besuchern in 50 Bildertafeln den Betrieb in den größten neuzeitlichen Postbetriebszentralen Deutschlands: im Berliner Postzeitungsamt, im Paketpostamt, im Berliner Postverladebahnhof (Luckenwalder Straße) und in den Postscheckämtern Berlins und Kölns zu zeigen. Auch wurde versucht, in einer Reihe von Bildern den Betrieb des neu eingeführten Flugpostdienstes und die neu-



Die König-Ludwigs-Bahn zwischen Nürnberg und Fürth.

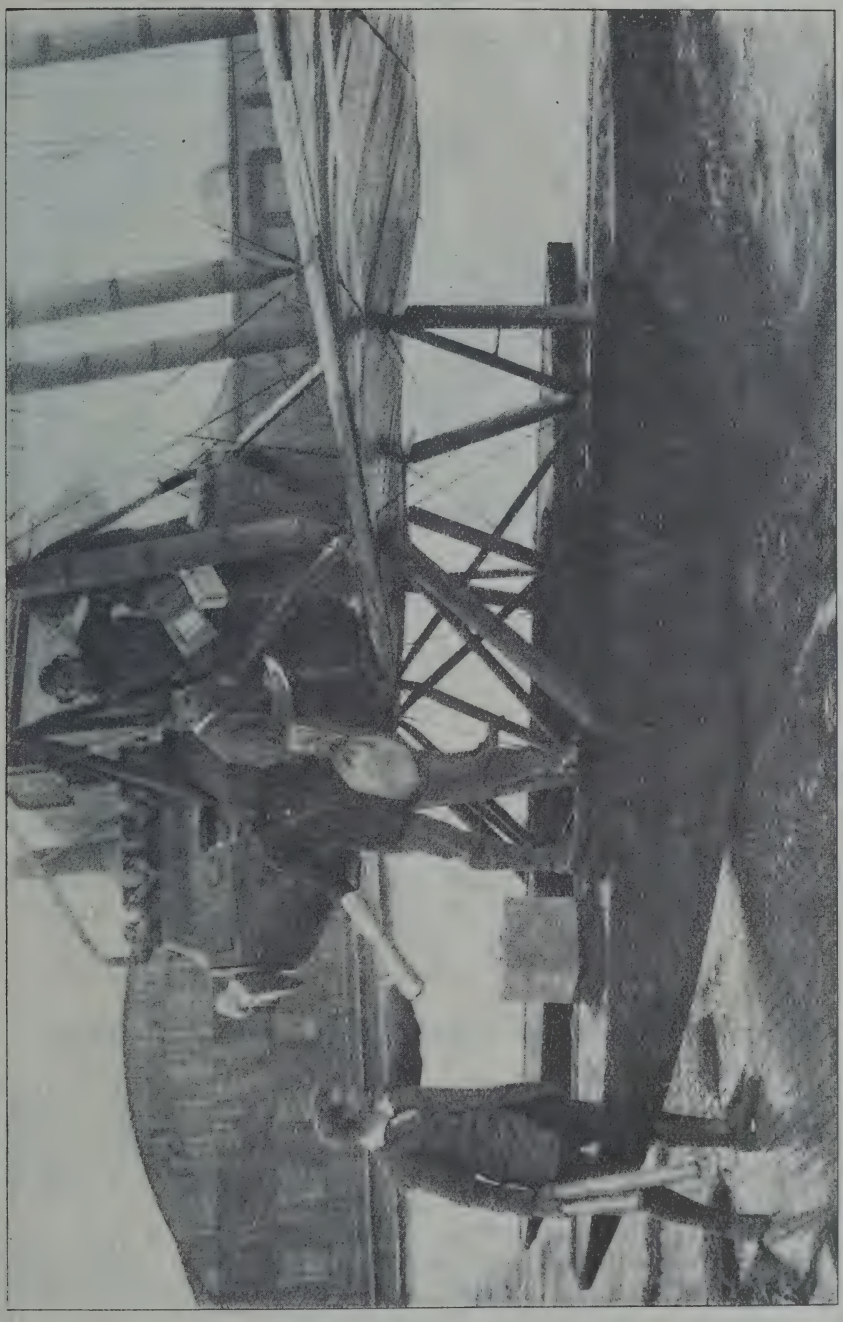
zeitliche Benutzung der Kraftwagen im Personenpost- und Postgüterverkehr vorzuführen.

Nicht so rasch wie die Neuerungen im Postverkehr hat die letzte Entwicklung der Telegraphen- und Fernsprechtechnik im Postmuseum Berücksichtigung finden können. In den Kriegsjahren und auch noch in der folgenden Zeit waren die



Briefkasten ältester Art.

Bedürfnisse des Betriebs so dringend, daß nicht daran gedacht werden konnte, neue Apparate als Schaustücke für das Postmuseum anzufordern. Gab es doch eine Zeit nach dem Krieg, in der der Rohstoffmangel so groß war, daß man sogar einmal daran dachte, im Postmuseum aufgestellte Vielfachumschalter zu zerlegen und Teile davon als Ersatzstücke im Betrieb zu verwenden. Jetzt ist die größte Not überwunden, und damit wird auch die Aufstellung noch fehlender Apparate neuester Art bald verwirklicht werden. Ein Anfang ist bereits gemacht. Die Gesellschaft für drahtlose Telegraphie hat dem Museum einen



Ausladen von Flugpost aus Kopenhagen in Warnemünde.

Flugzeugrumpf mit eingebauter Telefunkenstation geschenkt. Und in den letzten Tagen hat sie einen drahtlosen Zeitsignalempfänger aufgestellt, der täglich mittags von 12^{59} bis 1 Uhr die Zeitsignale der Großfunkstation Nauen auf-

Übergabe von Post am Kreuzungspunkt zweier Postkraftwagenlinien.

fängt, so daß den Besuchern des Postmuseums durch ein Weckersignal täglich die genaue Zeit mitgeteilt werden kann.

In meinen Ausführungen habe ich nur einen kurzen Überblick über das geben können, was das Postmuseum vornehmlich den Fachleuten zu bieten vermag. Vielleicht ist es mir aber doch gelungen, in Ihnen, meine Damen und Herren, den Wunsch rege zu machen, das Postmuseum häufiger zu besuchen.

Die Abrechnungsstellen der Reichsbank im Jahre 1920[1]).

Die Umsätze des Abrechnungsverkehrs stiegen 1920 auf 695,776 Milliarden Mark, das sind gegen das Vorjahr mit 182,677 Milliarden Mark 513,099 Milliarden Mark oder 281 v H mehr. In den überaus hohen Umsätzen spiegeln sich die fortschreitende Geldentwertung und die Steigerung der gesamten Preisbildung wieder. Die Beobachtung, daß die Inlandspreise im Durchschnitt des Jahres 1920 etwa auf das Dreifache des Vorjahrs gestiegen sind, wird durch die Ergebnisse des Abrechnungsverkehrs voll bestätigt. Die mit der Geldentwertung wesentlich zusammenhängende Tatsache, daß sich der durchschnittliche Gesamtumlauf an Reichsschatzanweisungen von 73 Milliarden Mark im Jahre 1919 auf 115 Milliarden Mark im Jahre 1920 ausgedehnt hat, mußte die Umsätze des Abrechnungsverkehrs beeinflussen, wenn auch die Beträge der Reichsschatz-

[1]) Wegen des Verkehrs im Jahre 1919 vgl. Archiv 1920, S. 418 ff.

anweisungen nur zum Teil in den Abrechnungsstellen beglichen wurden. Eine besondere Bedeutung kommt der ungewöhnlichen Zunahme des Postscheckverkehrs zu. Bei den deutschen Postscheckämtern hat die Zahl der Postscheckkunden von 437 667 Ende 1919 auf 622 343 Ende 1920 zugenommen. Die Umsätze sind von 238 Milliarden Mark auf 684 Milliarden Mark, also um 188 v H. gestiegen. Bargeldlos wurden 556 Milliarden Mark oder 81,3 v H des Umsatzes beglichen. Entsprechend dieser Entwicklung konnten sich die den Abrechnungsstellen zuströmenden Abrechnungsgegenstände vermehren. Das immer weitere Kreise der Bevölkerung umfassende Börsengeschäft, das vorwiegend gewinnsüchtigen Zwecken diente, setzte bei den hohen Kursen der Industrieaktien sehr hohe Beträge in Bewegung. In derselben Richtung wirkten die Umsätze in Devisen. Die durch die neue Steuergesetzgebung veranlaßte Hinterlegung von Wertpapieren bei Geld- und Kreditanstalten machte weitere Fortschritte, vereinigte vornehmlich in ihnen das Zinseinlösungsgeschäft und leitete die sich hieraus ergebenden Zahlungen aus dem baren in den bargeldlosen Zahlungsverkehr über. Auch die fortschreitende Aufsaugung kleinerer Bankanstalten durch die Großbanken sowie der Ausbau des Netzes der Zweiggeschäfte der Großbanken schufen weitere Möglichkeiten gegenseitiger Verrechnung.

Daß die Steigerung des Umsatzes im wesentlichen auf der fortschreitenden Geldentwertung beruht, nicht aber ein Anzeichen einer Besserung der gesamten deutschen Wirtschaftslage ist, wird durch den verhältnismäßig geringfügigen Zuwachs an Stückzahlen um 35 v H bestätigt. Zu dem Mißverhältnis der Steigerung bei Stückzahlen und Beträgen trägt allerdings auch der Postscheckverkehr bei, denn die Postscheckkonten werden von sehr vielen Firmen in der Hauptsache als Sammelstelle der Eingänge benutzt, und die Überschüsse werden auf das Postscheckkonto der Banken überwiesen. Dadurch erhalten die Banken täglich sehr hohe Guthaben, über die sie durch Ausstellung eines Postschecks verfügen, den sie im Abrechnungsverfahren mit ihrem Postscheckamt verrechnen.

Im Jahre 1920 wurden drei Abrechnungsstellen — in Mainz, Münster (Westf.) und Stettin — eröffnet, so daß am Jahresschluß 36 Abrechnungsstellen in Tätigkeit waren. Die Zahl der Teilnehmer erhöhte sich von 386 Ende 1919 um 78 auf 464 Ende 1920.

Die Umsätze des Abrechnungsverkehrs wurden im Jahre 1920 besonders durch die politischen Unruhen im März sowie durch Streikbewegungen in den Verkehrsbetrieben und im Bankgewerbe ungünstig beeinflußt. Die Abrechnung mußte zeitweilig ganz eingestellt werden, oder es war täglich nur eine einmalige Einlieferung möglich, auch konnte mitunter nur eine beschränkte Zahl von Mitgliedern an den Zusammenkünften teilnehmen. Besonderen Schaden fügte dem Abrechnungswesen der sich über das ganze Reich ausbreitende Bankbeamtenstreik in den Monaten April und Mai zu, der die Abrechnungsstellen in Augsburg, Barmen, Dresden, Köln und Königsberg (Pr.) vorübergehend zu einer völligen Einstellung des Verkehrs nötigte. Der schädigende Einfluß dieses Streiks wirkte auch noch nach seiner Beendigung fort, da ein großer Teil der Bankkunden vorsichtshalber noch eine Zeitlang den Barverkehr bevorzugte. Auch durch vorübergehende ungünstige Postverbindungen wurde dem Abrechnungsverkehr ein großer Abbruch getan. So wurden durch die Berliner Abrechnungsfirmen 125 000 Stück über 390 Milliarden Mark — der Gesamtumsatz im Berliner Abrechnungsverkehr betrug nur 301 Milliarden Mark — unter Umgehung der Verrechnung unmittelbar zur Gutschrift auf dem Reichsbankkonto eingeliefert. Hauptsächlich handelte es sich um Schecke aus dem Schatzanweisungsgeschäft über namhafte Beträge — ihr Durchschnittsbetrag belief sich auf 3 128 000 Mark, während sich derjenige eines Abrechnungspapiers nur auf 56 000 Mark stellte —, welche die Banken noch am Tage des Ein-

gangs weiterverrechnen mußten. Ein weiterer Verlust wurde dadurch hervorgerufen, daß sich die Notwendigkeit ergab, die infolge der Arbeitsüberlastung bei den Banken nicht rechtzeitig fertiggestellten Rechnungen über Wertpapiere durch Platzübertragung im Reichsbanküberweisungsverkehr zu begleichen.

Die Zusammensetzung der Abrechnungspapiere hat bei weitem noch nicht ihren Friedenscharakter erlangt. Im Geschäftsverkehr spielte die Barzahlung immer noch eine überragende Rolle. Abgesehen von einigen örtlichen Ausnahmen wurde vom Wechselkredit nur ein geringer Gebrauch gemacht. Infolge der allgemeinen Einbürgerung des bargeldlosen Zahlungsausgleichs nahm der Scheckverkehr sehr zu. Der Anteil der Schecke an den Abrechnungsgegenständen stellte bei einigen Abrechnungsstellen die übrigen Arten der Verrechnungspapiere völlig in den Schatten. Von besonderer Bedeutung war hierbei der Postscheck, dessen wachsende Beteiligung in der gewaltigen Ausdehnung des Postscheckverkehrs begründet ist. In Hamburg, wo der gesamte Abrechnungsverkehr um 248 v H zugenommen hat, erhöhte sich der Anteil des Postscheckamts allein um 356 v H. Ein besonderes Gepräge erhielten die Abrechnungspapiere durch die wachsenden Einlieferungen von Quittungen, Vergütungsbelegen und Gutscheinen, mit denen die als tägliches Geld ausgeliehenen Beträge zwischen den Banken ausgeglichen wurden. Der Anteil der Zinsscheine bewegte sich ebenfalls in steigender Richtung.

Die Gesamteinlieferungen der 36 Abrechnungsstellen beliefen sich:

1920	auf	**22** 464 000	Stück	über	**695**,776	Milliarden	Mark,
1919	»	**16** 661 000	»	»	**182**,677	»	»
1918	»	**11** 869 000	»	»	**119**,310	»	»
1917	»	**11** 082 000	»	»	**93**,186	»	»
1916	»	**9** 858 000	»	»	**67**,515	»	»
1915	»	**9** 997 000	»	»	**58**,106	»	»
1914	»	**13** 703 000	»	»	**66**,645	»	»
1913	»	**15** 590 000	»	»	**73**,634	»	»
1912	»	**14** 943 000	»	»	**72**,544	»	»
1911	»	**13** 471 000	»	»	**63**,015	»	»

An dem Umsatz waren die Postscheckämter beteiligt (1920 die Postscheckämter des Deutschen Reichs, 1911 bis 1919 die Postscheckämter des früheren Reichs-Postgebiets), und zwar:

1920	mit	**1** 383 000	Schecken	über	**65**,326	Milliarden	Mark,
1919	»	825 000	»	»	**20**,278	»	»
1918	»	684 000	»	»	**13**,876	»	»
1917	»	685 000	»	»	**11**,173	»	»
1916	»	625 000	»	»	**6**,931	»	»
1915	»	568 000	»	»	**5**,726	»	»
1914	»	558 000	»	»	**4**,835	»	»
1913	»	536 000	»	»	**4**,671	»	»
1912	»	405 000	»	»	**4**,025	»	»
1911	»	140 000	»	»	**1**,830	»	»

Die Umsätze der Postscheckämter wiesen demnach 1920 gegen 1919 eine Zunahme von 45,048 Milliarden Mark auf.

Der Verkehr der einzelnen Postscheckämter in den Abrechnungsstellen geht aus der nachstehenden Übersicht hervor.

Postscheckamt	Einlieferungen der Postscheckämter in die Abrechnungsstellen		Einlieferungen der Mitglieder der Abrechnungsstellen	
	Bankschecke	Millionen Mark	Postschecke	Millionen Mark
Berlin	92 070	21 939	556 900	27 215
Leipzig	10 190	385	121 040	2 743
Hamburg	330	29	122 440	2 508
Breslau	1 420	45	101 110	1 994
Frankfurt (Main)	7 750	93	81 540	1 443
Köln	4 240	400	45 010	1 374
München	6 970	330	73 600	894
Nürnberg	2 370	260	40 900	846
Karlsruhe (Baden)	690	28	33 620	550
Stuttgart	560	96	34 420	528
Hannover	2 350	166	14 500	421
Ludwigshafen (Rhein)	1 270	132	10 420	320
Stettin[1]	260	10	6 210	206
Königsberg (Pr.)	970	35	6 180	135
Dresden[2]	730	7	370	132
Danzig[3]	400	20	2 190	21
Essen[2]	120	6	70	15

Im Durchschnitt hat 1920 eine Einlieferung in die Abrechnungsstelle 30 972 ℳ gegen 10 964 ℳ im Jahre 1919 und 10 052 ℳ im Jahre 1918 betragen.

Der Ausgleich durch gegenseitige Verrechnung verschlechterte sich 1920 gegen 1919 um 6,5 Punkte. Von den Gesamteinlieferungen mit zusammen 695,776 Milliarden Mark wurden 276,958 Milliarden Mark dem Reichsbankkonto gutgeschrieben, so daß die Ausgleichwirkung 418,818 Milliarden Mark oder 60 v H betrug. Die wesentlichste Ursache ist die Einbeziehung der Schatzanweisungen mit ihren gewaltigen Beträgen in den Abrechnungsverkehr, denen gleich hohe Gegenposten an anderen Abrechnungspapieren nicht gegenübergestellt werden konnten.

Das Verhältnis der Barzahlungen zu den Umsätzen im Überweisungs- und Abrechnungsverkehr ging von 2,3 v H auf 2,0 v H zurück. Entsprechend dem Anwachsen des gesamten Zahlungsverkehrs sind zwar auch die Barumsätze der Reichsbank an sich um 98 v H gestiegen, doch haben die Beträge des Überweisungs- und Abrechnungsverkehrs noch erheblich stärker (um 128 v H) zugenommen. Die niedrige Verhältnisziffer von Barzahlungen zu Gesamtumsätzen ist ein Beweis

[1]) Das Postscheckamt in Stettin ist am 1. April 1920 der zu diesem Zeitpunkt eröffneten Abrechnungsstelle der Reichsbank daselbst als Mitglied beigetreten.

[2]) Das Postscheckamt in Dresden besteht seit dem 1. November 1920, das Postscheckamt in Essen seit dem 1. Oktober 1920.

[3]) Die Angaben für das Postscheckamt in Danzig umfassen die Zeit vom 1. Januar bis Ende März 1920. Seit dem 1. April 1920 ist das Postscheckamt in die Verwaltung der Freien Stadt Danzig übergegangen.

für die hohe Stufe, auf der der Zahlungsverkehr angelangt ist. Wegen der Umsätze in den einzelnen Jahren siehe die nachstehende Übersicht.

	1891	1901	1913	1916	1919	1920
	Millionen Mark					
Von Reichsbankkunden bar eingezahlt.....	8 369	12 012	19 799	27 060	56 226	102 99
bar abgehoben	13 179	16 113	22 419	26 593	55 180	117 36
Barzahlungen im ganzen	**21 548**	**28 125**	**42 218**	**53 653**	**111 406**	**220 36**
Gesamtumsätze im Überweisungsverkehr	81 013	167 129	379 157	1 065 462	4 745 209	10 698 65
Ausgleichbeträge der Abrechnungsstellen[1]) ...	13 339	22 671	56 945	45 784	121 502	418 8
Umsätze im Überweisungsverkehr und Ausgleichbeträge der Abrechnungsstellen	**94 352**	**189 800**	**436 102**	**1 111 246**	**4 866 711**	**11 117 4**
Verhältnis der Barzahlungen zu den Umsätzen im Überweisungsverkehr und den Ausgleichbeträgen der Abrechnungsstellen v H....	22,8	14,8	9,7	4,8	2,3	2,0

Die dem bargeldlosen Zahlungsausgleich am Berliner Platze dienenden Einrichtungen sind 1920 durch den sogenannten Eilavisverkehr ergänzt worden. Die Mitglieder der Berliner Abrechnungsstelle haben sich nämlich zwecks beschleunigter Abwicklung des Platzüberweisungsverkehrs zu einem Platzüberweisungsverband zusammengeschlossen. Die Neuerung besteht darin, daß das gesamte mit der Buchgeldzahlung zwangläufig verbundene Benachrichtigungsverfahren von dem eigentlichen, sich in Last- und Gutschrift erschöpfenden Verfahren abgetrennt worden ist. Alle Abrechnungspapiere fließen in der Bank des Berliner Kassenvereins zusammen, werden dort geordnet und unter den Mitgliedern ausgetauscht, dergestalt, daß ihr ganzer im Wege des Eilavisverkehrs erfolgender Zahlungsausgleich aufgerechnet in je einer Last- und einer Gutschrift auf ihren Reichsbankkonten erscheint. Durch diesen bereits vor oder jedenfalls spätestens gleichzeitig mit der Zahlung im Reichsbankverkehr vorgenommenen Austausch der Avise wird der wesentliche Zweck der neuen Einrichtung, nämlich die Möglichkeit schnellerer Verfügung über Eingänge auf Reichsbankkonto sowie beschleunigterer Weiterleitung der Zahlungen des Überweisungsverkehrs an die endgültigen Empfänger, erreicht. Beispielsweise wird es ermöglicht, daß der bei einer Depositenkasse frühmorgens eingelaufene Überweisungsauftrag am gleichen Tage zur Last geschrieben und noch vor Schluß der Bürostunden bei der empfangenden Bankanstalt, selbst wenn es die Depositenkasse einer anderen Bank ist, gutgebucht wird. Schon im ersten Jahre des Bestehens hat sich der Eilavisverkehr sehr erfreulich entwickelt. Seit dem 20. April, dem Beginn der Einrichtung, bis zum Jahresschluß sind 147,694 Milliarden Mark in 560 000 Posten im Platzüberweisungsverkehr abgewickelt worden.

[1]) Von den Einlieferungen in die Abrechnungsstellen ist nur der durch die Gegenlieferungen beglichene Betrag aufgeführt, da der nichtbeglichene Betrag in den Umsätzen des Überweisungsverkehrs enthalten ist.

Kleine Mitteilungen.

Das unter der Leitung des Professors Dr. Martin Spahn stehende Institut für Zeitungskunde an der Universität in Köln ist seit einigen Monaten damit beschäftigt, die Reisehandbücher des 18. Jahrhunderts zu Karten der Postwege sowie zu einer Kartei aller Reiseverbindungen des 18. Jahrhunderts aufzuarbeiten. Das Ziel ist darauf gerichtet, das gesamte Material für eine Darstellung des Postwesens jener Zeit zu beschaffen. Zunächst liegt dem Institut daran, die Unterlagen für die Untersuchung des Nachrichtenwesens der Zeitungen zu gewinnen. Bei der Vielseitigkeit und Zerstreutheit des Stoffes bedarf das Institut dringend der Ergänzung aus örtlichen Quellen, die seinen Mitarbeitern vielleicht entgehen, aus Reiseschilderungen u. dgl.; es wäre dankbar, wenn ihm auch aus den Kreisen der Postbeamtenschaft, bei der ein besonderes Interesse für das Unternehmen zu erwarten sei, Hinweise solcher Art geliefert werden könnten.

Schriftwerke.

Der Güterberg. Briefe aus dem Lande der Arbeit und der Arbeitsfreude von Julius Lerche. Stuttgart 1921. K. Thienemanns Verlag, 16 ℳ 50 Pf.

Unzufrieden mit den zu Hause — gemeint ist Deutschland — bestehenden wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen, beschließt eine Schar ideal gesinnter Männer und Frauen, darunter ein Arzt und ein Lehrer, der Rest Handwerker, Landwirte usw., auszuwandern. Das Glück ist ihnen hold: es gelingt ihnen, nicht allzu weit von der alten Heimat eine Insel, auf der noch Reste einer früheren Siedlung vorhanden sind, für 33 Jahre zu pachten. In Form eines Briefwechsels zwischen einem Genossen der neuen Siedlung »Ludwigsland« (so genannt nach dem Führer, dem »Meister« der Siedler) und einem in der alten Heimat zurückgebliebenen Freunde wird uns in höchst anschaulicher und fesselnder Weise der Entwicklungs- und Werdegang von Ludwigsland und seinen Bewohnern geschildert. Alle Siedler, der Meister an der Spitze, hatten sich, als sie ihr Werk begannen, wohl dem Gedanken hingegeben, daß es einer Gemeinschaft von ernsten und tatentschlossenen Menschen, die nach dem Grundsatz »einer für alle und alle für einen« handelten, möglich sein müsse, endlich das Ziel zu erreichen, nach dem sie alle schon so lange gestrebt: durch fleißige Arbeit auf eigener Scholle ein freies und unabhängiges Leben zu führen. Sie alle hatten sich bei der Ausreise vorgestellt, daß sie durch rastloses Schaffen und durch die Erzeugung von Gütern — Errichtung eines »Güterbergs« — von ihren Nachbarn in der näheren und weiteren Umgebung von Ludwigsland unabhängig werden würden. Die Erfahrung lehrt sie aber in recht eindringlicher und fühlbarer Weise, daß diese Vorstellung falsch war; sie werden zu ihrem Erstaunen gewahr, daß der neuzeitliche Mensch mit tausend Banden an seine Mitmenschen und seine Umwelt gebunden, daß einer vom andern abhängig ist, und daß in der modernen Volks- und Weltwirtschaft Robinsonaden nach Ludwigsländer Art gar nicht mehr möglich sind.

Als die guten »Ludwigsländer« nämlich über die ersten Anfänge der Urbarmachung ihrer Insel hinaus sind, finden sie, daß sie, um überhaupt eine geordnete Wirtschaft bei sich einführen, ja, um überhaupt leben zu können, auf das »Ausland« angewiesen sind, das ihnen Maschinen u. dgl., die sie dringend benötigen, aber noch nicht selbst erzeugen können, liefern muß. In der Erzählung wird als Ausland zunächst die benachbarte Insel »Grünland« dargestellt. Dort nimmt man wohl

anfänglich Ludwigsländer Waren und auch die Ludwigsländer »Arbe« und »Scherflinge« (vom Meister ausgefertigte Gutscheine für die von den Genossen geleistete Arbeit) im Tausche gegen Grünländer Waren. Bald jedoch ist man in Ludwigsland genötigt, namentlich als man Handelsbeziehungen mit Ländern über die kleine Insel Grünland hinaus anknüpfen muß, sich das internationale Zahlungsausgleichsmittel, das früher dreimal verfluchte, gleißende Gold zu beschaffen. Um die Handelsbeziehungen zum Ausland, zunächst zu Grünland, in geregelte Bahnen zu leiten, und um Wucher, Schmuggel, Schiebergeschäfte u. dgl. zu unterbinden, wird ein regelrechter, vorläufig allerdings in den einfachsten Formen gehaltener Handelsvertrag mit der Nachbarinsel abgeschlossen. Die Beziehungen zu fremden Ländern mehren sich, und man sieht sich genötigt, um im Handelswettbewerb überhaupt bestehen zu können, die in diesen Ländern üblichen Arbeitsweisen, die man schon überwunden zu haben glaubte, wieder einzuführen. So muß u. a. auch der Achtstunden-Arbeitstag wieder abgeschafft werden. Um bessere Verkehrswege auf der Insel zu schaffen, muß von Deutschland ein erfahrener Ingenieur (in dem Buch als »Ingner« bezeichnet) berufen werden, der seiner besseren Kenntnisse und Fähigkeiten wegen und weil er dadurch der Allgemeinheit mehr nutzt, besser entlohnt werden muß als die Masse der Handarbeiter. Aus diesem Anlaß entstehen unangenehme Lohnstreitigkeiten, und ein Streik droht. Der Gründer der Siedlung, der »Meister«, stirbt gerade in dem Augenblick, wo seine kraftvolle Führung am allernötigsten gewesen wäre. Eine fremde Macht erblickt in der Herstellung von Rechenmaschinen durch Ludwigsländer Werkstätten die Verletzung eines durch diese Macht geschützten Patents und will die Ausfuhr dieser Maschinen aus Ludwigsland verhindern. Diese fremde Macht ist zu allem Überfluß auch noch bei der deutschen Regierung vorstellig geworden und hat angefragt, unter welcher Oberhoheit die Insel stehe, auf der sich die Ludwigsländer Auswanderungsgenossenschaft befinde. Sie, die fremde Macht, beabsichtige, die Frage der Oberhoheit von Ludwigsland selbst zu klären. In welchem Sinne die Frage gerade durch diese Macht »geklärt« werden würde, kann man sich schon denken. Sorgen und Schwierigkeiten dieser und mancherlei anderer Art veranlassen den Nachfolger des Meisters, sich an den vertrauten Freund in der Heimat zu wenden, mit dem er den Schriftwechsel geführt hat, der den Inhalt des Buches bildet. Der Freund schlägt die Bitte, nach Ludwigsland zu kommen und dort zu helfen, ab, weil ihn die Entwicklung, die die Dinge auf Ludwigsland genommen haben, nicht zur Auswanderung reizen könne. Der neue Meister wird dadurch zwar stark enttäuscht, aber doch nicht gänzlich entmutigt. Das Buch schließt mit einem letzten Briefe des neuen Führers der Ludwigsländer an den alten Freund in der Heimat; er spricht darin die Hoffnung aus, daß trotz aller schwarzen Wolken am Himmel der Gegenwart doch noch einmal die Morgenröte einer wirklichen Freiheit und eines wahrhaften Glückes für Ludwigsland sowohl als auch für die alte, im Herzen nie vergessene deutsche Heimat anbrechen möge. Man hat leider die Empfindung, als ob der neue Meister an die Echtheit seiner Gefühle und Worte, wenigstens was die Zukunft von Ludwigsland anlangt, selbst nicht recht glaube.

Lerches »Güterberg« kann als eine leicht verständliche und echt volkstümliche Einführung in die Volks- und Weltwirtschaft wärmstens empfohlen werden. Namentlich Arbeiter und Angestellte, Handwerker und Siedler, kurz alle, die an diesen Dingen Anteil nehmen, sollten das Büchlein aufmerksam lesen; sie werden reiche Anregung und Belehrung daraus ziehen. Aus dem Buche weht uns ein gesunder, in jetziger Zeit geradezu herzerfrischender Wirklichkeitssinn entgegen, der mit großer Gemütstiefe und heißer Vaterlandsliebe verbunden ist. Besonders zu rühmen sind die flüssige Schreibweise und die wohltuend berührende Fremdwortreinheit.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

EKR

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY JUN 2 1944

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 5 Berlin, Mai 1922

Inhalt: Denkschrift über die Vereinfachung und Verbilligung von Verwaltung und Betrieb der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, S. 137. — Die Wirkungsweise und Bauart der Sammelheizanlagen, S. 165.

Kleine Mitteilungen: Wann haftet die Eisenbahnverwaltung bei Aushändigung von Frachtgut an einen Betrüger? S. 171.

Denkschrift über die Vereinfachung und Verbilligung von Verwaltung und Betrieb der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Bei der Verabschiedung der neuen Gebührengesetze im Dezember 1921 hatte der Reichstag eine Anzahl von Entschließungen angenommen, darunter unter Punkt 3 die nachstehende:

> »die Reichsregierung um Vorlage einer Denkschrift über Betriebs- und Verwaltungsverbilligungen bei der Postverwaltung bis zu Beginn der Beratungen über den Haushalt 1922 zu ersuchen«.

Dieser Entschließung entsprechend hat der Herr Reichspostminister dem Reichstag unterm 21. Februar eine Denkschrift mit der oben angegebenen Bezeichnung vorgelegt. Da die darin niedergelegten Auffassungen und Pläne der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nicht allein für die Jetztzeit von Bedeutung sind, sondern ihre Auswirkungen auch auf spätere Jahre erstrecken, für künftige Forschungen daher bleibenden Wert besitzen, geben wir den Inhalt der Denkschrift nachstehend im Wortlaut wieder.

1. Einleitung.

Bei einer großen Betriebsverwaltung, der die Abwicklung eines weitverzweigten Massenverkehrs obliegt, zwingt schon die flüssige Verkehrsbewegung zu möglichst einfacher Gestaltung der Einrichtungen und Geschäftsformen. Der Gesichtspunkt der Vereinfachung und auch der Verbilligung von Verwaltung und Betrieb hat im Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung immer eine maßgebende Rolle gespielt. Vor dem Kriege ließ sich dieser Leitgedanke ohne große Hemmungen in die Tat umsetzen. Während des Krieges und in zunehmendem Maße nach dem Kriege haben sodann die Schwierigkeiten, denen die Herstellung des Gleichgewichts zwischen Einnahmen und Ausgaben im Posthaushalt begegnet, in verstärktem Maße auf eine sparsame Betriebsweise hingedrängt. Die Umstellung aller Verhältnisse, die der Krieg und die Staatsumwälzung brachten, hat die Postverwaltung überhaupt vor die Notwendigkeit gestellt, den Betrieb in allen seinen Einzelheiten einer gründlichen Durchprüfung unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu unterziehen. Das Reichspostministerium hat deshalb sofort nach Beendigung des Krieges in Verbindung mit den Arbeiten des Wiederaufbaues in planmäßiger Weise eine Reihe dahinzielender Maßnahmen eingeleitet. Ein Teil der Maßnahmen ist durchgeführt, ein anderer Teil ist im Gange; weitere durchgreifende Änderungen sind in Vorbereitung. Die nachfolgenden Ausführungen enthalten hierüber die wichtigeren Einzelheiten, sie deuten auch an, wie der Auswirkung der Bestrebungen der Postverwaltung starke, oft unüberwindliche Hemmungen entgegengestanden haben und zum Teil noch jetzt hindernd im Wege stehen.

Die schwere Finanznot des Reichs hat in neuester Zeit die grundsätzliche Frage in den Vordergrund gerückt, ob die großen Verkehrsbetriebe des Reichs weiterhin als unmittelbare Reichsbetriebe beibehalten werden können und sollen, oder ob eine andere Form des Unter-

nehmens die vorhandenen Schwierigkeiten besser zu überwinden vermöchte. Die Post hat neben den Geschäftsaufgaben, wie sie auch kaufmännischen Beförderungsunternehmungen eigen sind, wichtige volkswirtschaftliche, kulturelle und soziale Zwecke zu erfüllen. Ihrer Natur als Reichsbetrieb entspricht das durch Gesetz festgelegte ausschließliche Recht auf die Ausführung bestimmter Beförderungsleistungen, entspricht aber auch die Pflicht, die Einrichtungen in dem gesamten Verkehrsgebiet so zu gestalten und zu betreiben, daß die Bedürfnisse der Bevölkerung auf dem Gebiet des Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehrs in angemessener Weise befriedigt werden. Es steht außer Frage, daß ein nichtstaatlicher Post- und Telegraphenbetrieb weder in der räumlichen Ausdehnung der Verkehrseinrichtungen, noch auch in der Bewirtschaftung der einzelnen Zweige des Versendungs- und Nachrichtenverkehrs den Zwecken der Allgemeinheit in dem Maße gerecht würde wie der unmittelbare Betrieb durch das Reich, auch wenn sich dieses eine weitgehende Beaufsichtigung und Einwirkung vorbehielte. Ein auf privatwirtschaftliche Grundsätze eingestelltes Unternehmen würde dauernd große Zubußen nicht auf sich nehmen, die die Unterhaltung unwirtschaftlicher Einrichtungen, beispielsweise in verkehrsschwachen Gegenden, dem Reichsbetrieb auferlegt. Es würde auch die Verkehrszweige, bei denen die Ausgaben in einem erheblichen Mißverhältnis zu den Einnahmen stehen, z. B. den Zeitungs-, Drucksachen- und Warenprobenverkehr, einen Teil des Paketverkehrs, nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen regeln, d. h. die Ausübung des Dienstes möglichst auf die Fälle beschränken, in denen der Aufwand in der Einnahme die nötige Deckung findet. Ein von der Reichsverwaltung losgelöster Post- und Telegraphenbetrieb könnte sich in Zeiten politischer Bewegung oder wirtschaftlicher Kämpfe als eine Gefahr für die Lebensnotwendigkeiten des Reichs erweisen. Aber auch in gewöhnlichen Zeiten bietet der Eigenbetrieb des Reichs für die Wahrung der öffentlichen Interessen, wie sie namentlich in der Vermittlung des amtlichen Nachrichtenverkehrs, in der Regelung der stetigen Dienstbereitschaft, im Brief-, Telegraphen- und Fernsprechgeheimnis gegeben ist, eine viel stärkere Gewähr als der nichtstaatliche Betrieb. Regierung, Reichsrat und Reichstag würden den maßgebenden Einfluß auf die Gestaltung der allgemeinen Verkehrsverhältnisse verlieren, der jetzt ein wichtiges Mittel für den Ausgleich der verschiedenartigen Belange bildet. Der Übergang des Post- und Telegraphenwesens in die Hände eines auf Erwerb gerichteten Unternehmens, mag es sich dabei um ein rein privates oder um ein gemischtwirtschaftliches handeln, liefe also letzten Endes auf eine Schädigung des Allgemeinwohls hinaus. Der Gedanke muß daher aus schwerwiegenden staatspolitischen, volkswirtschaftlichen, kulturellen und auch sozialen Gründen abgelehnt werden. Dagegen ist es für die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung durchaus zweckmäßig, daß kaufmännischer Geist ihre leitenden und ausführenden Stellen durchdringt, und daß in der gesamten Wirtschaftsführung, in Verwaltung und Betrieb nach kaufmännischen Grundsätzen verfahren wird, soweit es mit den volkswirtschaftlichen und sozialen Aufgaben vereinbar ist.

Erfolgreiches Schaffen nach kaufmännischer Art ist einer großen Betriebsverwaltung aber nur möglich, wenn sie rechtzeitig und mit sofortiger Wirkung »disponieren« kann, mit anderen Worten, wenn sie bei ihren Entschließungen unbeschadet der notwendigen Rücksichtnahme auf die anderen Faktoren der Volks- und Staatswirtschaft ein umfassendes Maß von Selbständigkeit und eine weitgehende Bewegungsfreiheit hat. Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung besitzt eine solche bis jetzt nicht, sie ist z. B. in Haushaltsangelegenheiten, im Gebührenwesen, bei der Behandlung der Beamten- und Arbeiterfragen stark beengt. Die Beseitigung der Fesseln bildet eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine zielbewußte und ersprießliche Verwaltungstätigkeit.

Soweit in den folgenden Ausführungen von der Post- und Telegraphenverwaltung im allgemeinen gesprochen ist, sind darunter für die Zeit bis 1. April 1920 zugleich auch die früheren selbständigen Post- und Telegraphenverwaltungen Bayerns und Württembergs mitbegriffen.

2. Gliederung der Post- und Telegraphenverwaltung.

a. Abgrenzung der Zuständigkeit zwischen den verschiedenen Behörden.

Die Behörden der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung sind dreistufig gegliedert:

das Reichspostministerium,

die Ober-Postdirektionen und, ihnen gleichstehend, das Telegraphentechnische Reichsamt und die zentralen Ämter in Bayern,

die Verkehrsanstalten.

Dieser Behördenaufbau entspricht den Anforderungen der Einfachheit und muß nach den bisherigen Erfahrungen auch als zweckmäßig anerkannt werden.

Das Ministerium erblickt seine hauptsächlichsten Aufgaben in der obersten Leitung von Verwaltung und Betrieb, in der Zusammenfassung aller Kräfte zu einheitlichem Handeln, in der Regelung des Haushalts und der Wahrung der Wirtschaftlichkeit, in der Feststellung der Entwürfe für die wichtigeren Bauten und technischen Einrichtungen, in der Festsetzung der für die Betriebsführung und die Personalbehandlung maßgebenden Grundsätze und Richtlinien, endlich in der Vertretung der Gesamtverwaltung nach außen, auch den ausländischen Post- und Telegraphenverwaltungen gegenüber. Infolge der staatlichen Umwälzung und der damit verbundenen Bewegung auf sozialem und wirtschaftlichem Gebiet sowie infolge der Vermehrung der Aufgaben der Verwaltung haben die Geschäfte bei der Zentrale sowohl in Angelegenheiten des Betriebs wie namentlich in Beamten- und Arbeiterfragen an Zahl und Bedeutung außerordentlich zugenommen und eine starke Vermehrung der Referate im Ministerium erforderlich gemacht. Das Bestreben des Reichspostministeriums ist deshalb darauf gerichtet, weitere Gegenstände seines Geschäftskreises an unterstellte Behörden zu übertragen. Diesem Zweck entspricht auch die im Jahre 1920 erfolgte Errichtung des Telegraphentechnischen Reichsamts, das eine Zusammenfassung der früher dem Reichspostministerium unmittelbar angegliederten technischen Ämter, nämlich des Telegraphenversuchsamts, des Telegraphenapparatamts, des Funkbetriebsamts und des Fernsprechlinienbüros bildet und dem als weitere Arbeitsgebiete geeignete Teile des Beschaffungswesens und des Linienbaues zugewiesen sind. Eine erhebliche Zahl von Zuständigkeiten des Ministeriums ist im Laufe der letzten Jahre, wie aus den im Post-Amtsblatt veröffentlichten Verfügungen ersichtlich ist, auf die Ober-Postdirektionen übergegangen, die jetzt in Betriebsfragen und namentlich auch in der Behandlung von Personalangelegenheiten mit weitgehender Selbständigkeit ausgestattet sind. Es muß aber, um die Kräfte des Ministeriums für allgemeine Aufgaben völlig freizumachen, danach getrachtet werden, seinen Geschäftsgang vollends von aller Kleinarbeit zu befreien. Die Übertragung von Zuständigkeiten des Ministeriums an die Ober-Postdirektionen wird daher in nächster Zeit in dem weitesten Umfang, der sich überhaupt mit der Einheitlichkeit und Wirtschaftlichkeit vereinbaren läßt, planmäßig durchgeführt werden. Ferner sollen minderwichtige Gegenstände, deren Abgabe an die Ober-Postdirektionen aus Gründen der Einheitlichkeit nicht möglich ist, den Büros des Ministeriums in weiterem Umfang zur selbständigen Erledigung überwiesen werden. Bei den Geschäftsabzweigungen ist übrigens zu beachten, daß der Minister nach Artikel 56 der Reichsverfassung für die Geschäftsführung der Verwaltung, für die Tätigkeit der Dienststellen und Beamten die politische Verantwortung gegenüber der Volksvertretung und überhaupt gegenüber der Öffentlichkeit trägt.

Auch die Zuständigkeit im Beschwerdewesen bedarf der Änderung. Es entspricht zwar der verfassungsmäßigen Verantwortlichkeit des Ministers, daß er für Beschwerden erreichbar sein muß. Wenn jedoch, wie es jetzt häufig vorkommt, Beschwerden über untergeordnete Dinge des laufenden Betriebs ohne ausreichende Begründung oder sachliche Notwendigkeit durch alle Instanzen der Verwaltung hindurch bis zur obersten Behörde getrieben werden, so erwächst aus einem solchen Verfahren nicht nur für das Ministerium, sondern auch für die Ober-Postdirektionen und die Ämter, die erneut gehört werden müssen, eine den Verhältnissen nicht entsprechende Geschäftsbelastung. Es ist daher in Aussicht genommen, den Ober-Postdirektionen in der Berufungsinstanz die endgültige Entscheidung in Beschwerdeangelegenheiten aus den Gebieten des Betriebs und Verkehrs zu übertragen und an das Ministerium gerichtete Beschwerden gegen derartige Entscheidungen der zuständigen Ober-Postdirektion (Artikel 126 der Reichsverfassung) für die Regel ohne weiteres abzuweisen. Das Ministerium behält sich dabei selbstverständlich neben der Entscheidung in grundsätzlichen Fragen für den einzelnen dazu geeigneten Fall ein Eingehen auf die Sache und nach Erfordernis ein Einschreiten vor.

Die bereits eingeleiteten und die beabsichtigten Änderungen der Zuständigkeit werden in Verbindung mit den Vereinfachungen des Geschäftsbetriebs das Ministerium derart entlasten, daß sein Personalbestand nach und nach wesentlich vermindert werden kann. Mit der Einziehung von Referaten und der Verminderung der Beamtenzahl im Ministerium ist bereits begonnen. Im Beharrungszustand wird nach Durchführung der Arbeiten, die das Ministerium anläßlich des Wiederaufbaues, der Vereinfachung, der Vereinheitlichung, ferner für die Wiederausgestaltung des Auslandsverkehrs sowie für die technische Vervollkomm-

nung der Verkehrseinrichtungen noch zu leisten hat, insgesamt mit dem Wegfall etwa eines Viertels des jetzigen Bestandes der Referate und mit einer dementsprechenden Verringerung des Büropersonals gerechnet werden können.

Die Ober-Postdirektionen sind in erster Linie dazu berufen, die Tätigkeit der in ihrem Bezirk belegenen Verkehrsanstalten in betriebs- und verkehrsdienstlicher sowie in wirtschaftlicher Hinsicht zu überwachen, für die Beachtung der allgemeinen Vorschriften zu sorgen und das zweckentsprechende Ineinandergreifen der verschiedenen Teile des Betriebs sicherzustellen. Bei den Ober-Postdirektionen liegt der Schwerpunkt der Betriebsverwaltung. Es ist ihnen auch eine Menge von Verwaltungsgeschäften, namentlich auf dem Gebiet des Personalwesens und des technischen Dienstes, zugewiesen. Nach den Absichten des Ministeriums soll im Rahmen der von ihm aufzustellenden Grundsätze und Richtlinien den Ober-Postdirektionen möglichste Bewegungsfreiheit innerhalb ihres Verwaltungsbereichs eingeräumt werden. Auch die Arbeiten der Ober-Postdirektionen haben sich in den letzten Jahren unter der Wirkung der allgemeinen Umstellung der Verhältnisse überaus stark vermehrt. Zu ihrer Entlastung sind verschiedene Maßnahmen getroffen worden. Für die mit dem Bau und der Instandhaltung der Telegraphen- und Fernsprechleitungen zusammenhängenden Arbeiten wurden in den Jahren 1919 bis 1921 im ganzen 96 Telegraphenbauämter errichtet, denen künftig noch Geschäfte aus dem Gebiet der Apparattechnik übertragen werden sollen. Mehrfach ist eine Reihe von Gegenständen aus der Zuständigkeit der Ober-Postdirektionen abgetrennt und den Verkehrsämtern übertragen worden. So zählt eine im April 1921 ergangene Verfügung des Reichspostministeriums 98 solcher Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechdienstes auf, für die den Verkehrsämtern die Befugnis zur selbständigen Entscheidung erteilt ist. In den im Dezember 1921 neu ausgegebenen vereinheitlichten Vorschriften für den Dienstbetrieb der Postämter ist der Grundsatz, daß der Amtsvorsteher den Dienstbetrieb seines Amtes selbständig im Rahmen der allgemeinen Bestimmungen regelt, mit allen Folgerungen verwirklicht. Es ist in Aussicht genommen, planmäßig in allen dazu geeigneten Dienstzweigen und in möglichst weitem Umfang die Überweisung von Zuständigkeiten aus dem Geschäftskreis der Ober-Postdirektionen auf die Verkehrsämter mit möglichster Beschleunigung durchzuführen. Auf diese Weise wird sich bei den Ober-Postdirektionen im Zusammenhang mit der Vereinfachung ihres Geschäftsgangs auch bei Berücksichtigung der vom Ministerium noch an sie übergehenden Befugnisse ein allmählicher Abbau in der Zahl der Referate ermöglichen lassen. In welchem Maße ihre Verringerung im ganzen eintreten wird, läßt sich im voraus nicht bestimmen, zumal nach den Ausführungen im folgenden Abschnitt teilweise noch Änderungen in der Einteilung der Ober-Postdirektionsbezirke in Betracht kommen. Immerhin kann bei den Ober-Postdirektionen, die von einer solchen Änderung nicht berührt werden, nach Erreichung des Beharrungszustandes im allgemeinen die Einziehung eines Viertels oder Fünftels der bestehenden Referate mit dem zugehörigen Büropersonal vorgesehen werden.

Zur Entlastung des Telegraphentechnischen Reichsamts wird ein Teil seiner Geschäftsaufgaben an ausführende Stellen in den Bezirken mit Nutzen für den Dienst abgegeben werden. In welchem Umfang dies tunlich ist, hängt hauptsächlich davon ab, geeignetes technisch durchgebildetes Personal für die Tätigkeit in den Bezirken zu gewinnen.

Den Verkehrsanstalten steht die Erledigung der örtlichen Betriebs- und Verwaltungsaufgaben nach den von den höheren Stellen erteilten Richtlinien zu. Bei den Verkehrsämtern wird durch die Erweiterung ihrer Zuständigkeit zwar eine Ersparnis an Personalkosten im allgemeinen nicht eintreten, ihr Dienst wird aber in mancher Hinsicht erleichtert und flüssiger gestaltet werden. In dem inneren Betrieb der Verkehrsämter sollen die Abteilungsleiter und Stellenvorsteher im Rahmen der allgemeinen Bestimmungen und, soweit die Einheitlichkeit des Gesamtbetriebs es zuläßt, mit möglichster Selbständigkeit ausgestattet werden, damit die im täglichen Dienst anfallenden Gegenstände für die Regel von dem Beamten endgültig erledigt werden, der den in Betracht kommenden Teil des Betriebs unmittelbar leitet.

b. Verminderung der Zahl der Ober-Postdirektionen.

Das alte Reichspostgebiet teilte sich in Friedenszeiten in 41 Ober-Postdirektionsbezirke. Infolge der Gebietsabtretungen bei dem Friedensschluß sind die Ober-Postdirektionen in Straßburg, Metz, Danzig, Posen und Bromberg in Wegfall gekommen. Durch die Über-

leitung der Postverwaltungen Bayerns und Württembergs auf das Reich sind neun Ober-Postdirektionen, und zwar acht in Bayern und eine in Württemberg, hinzugetreten. Die Gesamtzahl der Ober-Postdirektionen beträgt also jetzt 45. Die Einteilung der Ober-Postdirektionsbezirke des alten Reichspostgebiets, die in ihren Grundzügen aus dem Jahre 1850 stammt, stützt sich im wesentlichen auf die politischen Grenzen und die Einteilung der Länder; in Bayern decken sich die Bereiche der Ober-Postdirektionen im wesentlichen mit den Regierungsbezirken.

Die bestehende Bezirkseinteilung läßt im allgemeinen die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse außer Betracht. So kommt es, daß die Geschäftsaufgaben der Ober-Postdirektionen nach Umfang und Bedeutung des Verkehrs sehr verschieden sind, daß neben einer größeren Zahl von Ober-Postdirektionen mit vielgestaltigen und schwierigen Betriebsverhältnissen auch solche kleineren Umfangs mit einfacherem Wirkungskreis bestehen. Bis jetzt hat die durch historische und verwaltungspolitische Verhältnisse begründete Einteilung der Ober-Postdirektionsbezirke zu keinen greifbaren Anständen oder zu Schwierigkeiten für den Betrieb geführt. Wenn aber die Gliederung der Verwaltung zu Zwecken der Vereinfachung und Verbilligung einer strengen Durchsicht zu unterwerfen ist, so kann auf die Prüfung der Frage, ob die Bezirkseinteilung den neuzeitlichen Anforderungen und den Bedürfnissen des Verkehrs entspricht, nicht verzichtet werden. Je kleiner die Zahl der Bezirks-Aufsichtsbehörden bemessen werden kann, desto einfacher und übersichtlicher wickelt sich der Geschäftsverkehr in der Verwaltung ab. Im größeren Bezirk ist auch eine großzügige Lösung der nicht rein örtlichen Verkehrsfragen eher gewahrt als im kleinen Bezirk. Anderseits ist nicht zu verkennen, daß die Änderung historisch gewordener Verhältnisse in die Gewohnheiten der Bevölkerung einschneidet und von den beteiligten Kreisen unter Umständen unangenehm empfunden wird. Dies kann aber, soweit nicht vertragliche Abmachungen mit Ländern entgegenstehen, keinen Grund bilden, von der Durchführung sachlich gerechtfertigter Änderungen abzusehen. Wenn der Geschäftsbetrieb der Ober-Postdirektionen unter der Wirkung der Vereinfachungen und der Zuständigkeitsübertragungen sowie mit dem Fortschreiten des Wiederaufbaues die nötige Stetigkeit wieder erreicht haben wird, so erscheint es angängig, ihre Zahl von 45 bis auf etwa 35 zu vermindern. Der Vollzug wird sich aber nur allmählich im Verlauf späterer Jahre ermöglichen lassen und im Einzelfall auch davon abhängen, daß der anderweitigen Unterbringung des Personals nicht mehr wie jetzt große Wohnungsschwierigkeiten entgegenstehen. Ein näherer Plan darüber, wie die Änderungen im einzelnen durchzuführen sein werden, ist noch nicht aufgestellt, da bei der Ausführung auch Verhältnisse in Betracht kommen, die sich jetzt noch nicht beurteilen lassen. Es wird aber durch die Verminderung der Zahl der Ober-Postdirektionen im ganzen eine beträchtliche Ersparnis an persönlichen und sächlichen Aufwendungen und eine fühlbare Vereinfachung des Verwaltungsapparats zu erzielen sein.

c. Gliederung und Einrichtung der Verkehrsanstalten.

Die Verkehrsanstalten der Post- und Telegraphenverwaltung unterscheiden sich je nach ihren Geschäftsaufgaben im wesentlichen in

Verkehrsämter (Postämter, Bahnpostämter, Postscheckämter, selbständige Telegraphenämter und Fernsprechämter) sowie Telegraphenbauämter, die unmittelbar der Ober-Postdirektion unterstellt sind,

Postagenturen (für die Regel zugleich mit Telegraphen- oder Fernsprechbetrieb), die für den Betriebsverband und die Rechnungslegung einem benachbarten Postamt zugeteilt sind,

Posthilfstellen (mit und ohne Telegraphenbetrieb) und Telegraphenhilfstellen in Landorten, die der Bestell-Postanstalt unterstehen.

Diese Gliederung der Stellen des äußeren Dienstes, die sich der örtlichen Verschiedenheit der betriebsdienstlichen Verhältnisse anpaßt, hat sich bewährt.

Bei dem hohen persönlichen und sächlichen Aufwand, den der Betrieb der Verkehrsämter verursacht, muß die Verwaltung fortlaufend sorgfältig darauf achten, ob das Bedürfnis für das Fortbestehen des einzelnen Amtes gegeben oder, falls der Zweck auf einfachere Weise erreicht werden kann, eine Änderung geboten ist. Bei den Telegraphen- und Fernsprechämtern ist die erste Frage mit Rücksicht auf die stark aufsteigende Entwicklung der von ihnen zu bearbeitenden Geschäftszweige ohne weiteres zu bejahen. Es muß sogar

infolge der dauernden Erhöhung der Zahl der Fernsprechanschlüsse mit einer regelmäßigen Vermehrung der Fernsprechämter gerechnet werden. Ferner wird es bei der starken Zunahme der Leitungen und Sprechkreise für den Fernverkehr in steigendem Maße nötig, zur Einrichtung selbständiger Fernämter überzugehen. Auch bei den Postscheckämtern steht das Bedürfnis außer Zweifel; die in den letzten Jahren eingetretene außergewöhnliche Steigerung ihres Verkehrs hat die Errichtung von fünf weiteren solchen Ämtern erforderlich gemacht.

Dagegen bedarf die Frage, ob die Bahnpostämter, die die Beförderung und Bearbeitung der Posten in den Eisenbahnzügen zu besorgen haben, in der vollen Zahl noch nötig sind, und ob nicht durch veränderte Einteilung der Bahnpoststrecken und des Bahnpostdienstes ohne Beeinträchtigung der Verkehrsabwicklung erhebliche Ersparnisse zu erzielen sind, einer näheren Prüfung, die eingeleitet ist. Eine Dienstvereinfachung und Verbilligung hat sich in den letzten Jahren dadurch verwirklichen lassen, daß selbständige Postämter in Städten ohne Nachteil für die Verkehrtreibenden in Zweigstellen umgewandelt und vorhandene Zweigpostämter, deren Verkehr von einem nahegelegenen Amt aufgenommen werden konnte, aufgehoben wurden. Eine Verringerung der Betriebskosten konnte ferner durch die Umwandlung kleiner Postämter in Postagenturen erreicht werden. Umwandlungen dieser Art sind für die Verkehrtreibenden im allgemeinen ohne Belang; der Übergang zu den einfacheren Formen des Agenturbetriebs berührt nur den inneren Postdienst und tritt nach außen in der Regel nicht in die Erscheinung. Im ganzen sind bis jetzt gegenüber der Vorkriegszeit 52 Zweigpostämter aufgehoben, 6 selbständige Postämter in Zweigpostämter und 10 Postämter in Postagenturen umgewandelt worden. Mit solchen Umwandlungen wird vorgegangen, wenn Art und Umfang des Verkehrs die einfacheren Betriebsformen zulassen.

Die Postämter wurden bisher nach Art, Bedeutung und Umfang ihres Betriebs in drei Klassen eingeteilt; nach dieser Einteilung richtete sich die Besetzung ihrer Vorsteherstellen und zum Teil auch ihre Zuständigkeit. Es steht zur Erwägung, diese Klasseneinteilung der Ämter in Verbindung mit der Durchführung der neuen Besoldungsgrundsätze aufzugeben und damit für die Stellenbesetzung ein dem Dienste wie dem Personal zugute kommendes freieres Verfahren herbeizuführen.

Die Beibehaltung der Telegraphenbauämter ist nach dem Umfang ihrer technischen Aufgaben, die sich noch erweitern, und nach den bei der früheren württembergischen Postverwaltung in langjähriger Übung gemachten Erfahrungen als ein Bedürfnis zu erachten.

Der Betriebsaufwand für die Postagenturen ist in den letzten Jahren unverhältnismäßig gestiegen. Da die Zuschüsse der Postverwaltung auf diesem Gebiet der Posteinrichtungen bei gleichzeitiger Berücksichtigung der gesteigerten Kosten der Postverbindungen besonders groß sind, ist es die Pflicht der Verwaltung, jeweils zu prüfen, ob das Bedürfnis für die Beibehaltung der Einrichtung hinreichend begründet ist, oder ob bestehende Postagenturen ohne Schädigung berechtigter Belange der Bevölkerung in Posthilfstellen mit Telegraphenbetrieb umgewandelt werden können. Eine dahingehende Durchsicht der Dienstverhältnisse der Postagenturen ist in den letzten Jahren von den Ober-Postdirektionen vorgenommen, und es sind nach eingehender Abwägung der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der einzelnen Orte von insgesamt 12 400 Postagenturen 386 in Posthilfstellen umgewandelt worden.

Auch die Beibehaltung der Hilfstellen im bisherigen Umfang ist von dem Nachweis eines wirklichen Bedürfnisses abhängig zu machen. Soweit die Hilfstellen, besonders die Telegraphenhilfstellen mit öffentlicher Sprechstelle, vorwiegend den Belangen eines kleinen Kreises von Verkehrtreibenden dienen, müssen sie beseitigt werden. Dienststellen dieser Art sind 190 in Wegfall gekommen. Die Angelegenheit wird weiterbehandelt.

d. Tätigkeitsgebiet der Verkehrsanstalten.

Vor dem Kriege war die Post- und Telegraphenverwaltung dank der gleichmäßigen Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse und dank der Ertragsfähigkeit des Betriebs bei vorteilhaften Arbeitsbedingungen in der Lage, die Einrichtungen für die Bedienung des Verkehrs auch bei sparsamer Betriebsführung reichlich zu bemessen. Die günstigen Vorbedingungen, die damals das Wirken der Postverwaltung förderten, sind inzwischen ausnahmslos weggefallen. Schon während des Krieges mußte teils aus militärischen Gründen, teils wegen Mangels an Personal und Betriebsmitteln ein Abbau der Verkehrseinrichtungen vorgenommen werden. Bei der Postbeförderung, Briefkastenleerung und Postbestel-

lung ergab sich die Notwendigkeit hierfür schon aus der starken Beschränkung des Eisenbahnfahrplans, bei dem Telegraphen und dem Fernsprecher aus der Überlassung zahlreicher Leitungen und Apparate an die Heeresverwaltung, ferner aus dem Rückgang des privaten Telegramm- und Sprechverkehrs, dem fast gänzlichen Abbruch der Auslandsbeziehungen und den zahlreichen Kündigungen von Fernsprechanschlüssen der Kriegsteilnehmer.

Nach Beendigung des Krieges entstand die Frage, inwieweit die abgebauten Verkehrseinrichtungen wieder herzustellen seien. Auf der einen Seite war den wieder zunehmenden Bedürfnissen der Volkswirtschaft Rechnung zu tragen, auf der anderen Seite die stetige Verschlechterung der Finanzlage zu berücksichtigen. Die Neuregelung der Einrichtungen wurde in den Jahren 1919 bis 1921 planmäßig durchgeführt. Es wurden Richtlinien aufgestellt und zum Teil Höchstzahlen festgesetzt, in deren Grenzen die Dienststunden des Schalterverkehrs, die Zahl der Briefkastenleerungen und der Postbestellungen zu bemessen sind. Die Höchstzahlen für den werktäglichen Dienst bewegen sich bei den Schalterstunden je nach dem Umfang des Verkehrs zwischen sechs und neun, ausnahmsweise zehn, bei den Briefkastenleerungen (ausgenommen die Briefkasten an Posthäusern und Bahnhöfen) je nach den Postverbindungen und dem Umfang des Briefverkehrs zwischen zwei und sechs. Für die Briefbestellung innerhalb des Postortes sind für die Regel zwei, bei größerem Verkehr und besonders liegenden Postverbindungen drei Bestellgänge vorgesehen. Für Großstädte sind unter bestimmten Voraussetzungen abweichende Regelungen zugelassen. Besondere Geld- und Paketbestellungen sind werktags nur einmal auszuführen. Nach Postagenturen genügt bei einfachen Verhältnissen eine tägliche Postverbindung und dementsprechend eine Postbestellung. Auch die Bestellung nach Landorten ohne Postanstalt ist allgemein einmal werktags auszuführen, soweit nicht in besonders begründeten Fällen Ausnahmen geboten sind. Die Beförderungseinrichtungen sind nach Maßgabe der Bahnverbindungen auf das Maß des Notwendigen zu beschränken.

Im Telegraphen- und Fernsprechdienst sowie bei den Postscheckämtern kamen bei dieser Neuregelung im Hinblick auf die Verkehrszunahme im allgemeinen keine Beschränkungen in Betracht.

Der Sonntagsdienst wurde im Dezember 1919 neu geordnet. Die Postschalter sind Sonntags nur eine, höchstens eineinehalbe Stunde offenzuhalten. Die Annahme von Paketen ist auf dringende, diejenige von Postanweisungen und Zahlkarten auf telegraphische beschränkt; Wertbriefe werden nicht angenommen. Bei der Mehrzahl der Postanstalten beschränkt sich der Markenverkauf auf Postwertzeichen. Zweigpostämter bleiben Sonntags allgemein geschlossen. Die Briefkastenleerung wird in der Regel nur je einmal morgens und abends ausgeführt. In den Postorten findet allgemein nur eine Briefbestellung vormittags statt; diese ruht am zweiten Weihnachts-, Oster- und Pfingstfeiertag. Wertbriefe, Postanweisungen und Pakete werden, abgesehen von Eilsendungen, nicht bestellt. Nach Landorten werden nur bei dringendem Bedürfnis Briefbestellgänge ausgeführt. In Bayern unterbleibt nach einem von der früheren Postverwaltung auf Grund Beschlusses des bayerischen Landtags aufgestellten Grundsatz an Sonntagen der gesamte Bestelldienst mit Ausnahme der Eilbestellung. Die Postbeförderung ist Sonntags seit längerer Zeit auf das Notwendigste zurückgeführt.

Bei der Frage, ob der Sonntagsdienst noch eine weitere Beschränkung erträgt, könnte daran gedacht werden, die Postschalter (nicht auch die Telegramm- und Gesprächsannahme-Schalter) an Sonntagen allgemein völlig zu schließen und den Bestelldienst, abgesehen von der Eilbestellung, ganz ruhen zu lassen. Hierdurch ließen sich erhebliche Ersparnisse erzielen. Die Postverwaltung glaubt jedoch, daß für diese einschneidenden Maßnahmen, deren soziale Bedeutung sie nicht verkennt, vorerst die Entwicklung der allgemeinen Sonntagsruhe der Bevölkerung in den verschiedenen Teilen des Reichspostgebiets noch nicht weit genug vorgeschritten ist. Der Verkehrsbeirat hat sich in seiner Mehrheit gegen eine Aufhebung des Sonntagsbestelldienstes ausgesprochen.

Eine noch weitergehende allgemeine Einschränkung der Schalterdienstzeiten, Briefkastenleerungen und Bestellungen hält die Postverwaltung nicht für angängig, wenn darunter nicht berechtigte Belange der verkehrtreibenden Kreise leiden sollen. Im einzelnen jedoch werden sich bei größeren Dienststellen Ersparnisse noch dadurch erzielen lassen, daß die Annahmezeiten an den besonderen Schaltern für Pakete, Postanweisungen und Zahlkarten und die Ausgabezeiten für Pakete mehr als bisher den Hauptgeschäftsstunden angepaßt werden, die sich an größeren Orten unter der Wirkung des Achtstundentags

bei der Geschäftswelt und bei den Banken jetzt herausgebildet haben. Die Zeiten für die Annahme von Masseneinlieferungen nachzuweisender Sendungen werden an diesen Orten so zu regeln sein, daß ihre postdienstliche Behandlung sich in den Rahmen des Betriebs besser als bisher einpaßt, ohne daß berechtigte Belange der Einlieferer benachteiligt werden. Auch ist darauf Bedacht zu nehmen, das Schließen der Postschalter abends insoweit früherzulegen, als dies mit den Verkehrsbedürfnissen und den Postverbindungen vereinbar ist, weil davon der ganze Abfertigungsdienst günstig beeinflußt wird.

Die Verminderung der Betriebskosten, die durch die Neuregelung der Verkehrseinrichtungen gegenüber der Vorkriegszeit herbeigeführt worden ist, läßt sich, da deren Durchführung sich auf eine größere Zahl von Jahren verteilt, nicht genau veranschlagen. Wenn aber die Verkehrseinrichtungen in dem Ausmaß, das in der früheren Friedenszeit üblich war, wiederhergestellt werden müßten, so würde dies nach heutigem Geldwert einen Milliardenaufwand erfordern.

3. Die Verwaltungs- und Betriebsformen.

a. Vereinfachungen bei der Verwaltung.

Schon seit langen Jahren besteht bei der Post- und Telegraphenverwaltung der Brauch, den Schriftwechsel nach aller Möglichkeit ungebucht durchlaufen zu lassen. Je kleiner die einzelne Behörde ist, um so mehr ist die Buchung entbehrlich. Wichtiger noch ist die Einfachheit der Behandlung der Schriftstücke innerhalb der Behörde.

Das Reichspostministerium hat für seinen Geschäftsgang im Jahre 1920 eine neue Ordnung herausgegeben, bei der die Einfachheit oberster Grundsatz war. Sie bestimmt in Abschnitt VI Nr. 4 über die »Einfachheit im Geschäftsverkehr« unter anderem folgendes: Die Beamten müssen sich angelegen sein lassen, die ihnen zugewiesenen Sachen unbeschadet der Gründlichkeit in möglichst einfacher Form zu erledigen. Wo irgend angängig, sind mechanische Hilfsmittel, wie Gummistempel, Vordrucke usw., im weitesten Umfang zu benutzen. Bei der Einforderung von gutachtlichen Berichten der Ober-Postdirektionen sind in geeigneten Fällen Fragebogen anzuwenden. Von Schreiben, die an andere Behörden weitergehen, sind nur in wichtigeren Angelegenheiten Abschriften zurückzubehalten, im allgemeinen genügt ein kurzer Auszug. Verfügungen kurzen Inhalts, die voraussichtlich keine Änderung erfahren, sind in geeigneten Fällen in Reinschrift vorzulegen. Entwürfe können nach Diktat durch Maschinenschreiberinnen hergestellt werden. Die Behandlung der Eingänge ist in der Weise vereinfacht, daß Eingaben, die nach den bestehenden Bestimmungen an die Ober-Postdirektionen zur unmittelbaren Erledigung abzugeben sind, weitergeleitet werden, ohne daß sie in den Geschäftsgang gelangen.

Trotz dieser neuzeitlichen Bestimmungen läßt sich nicht leugnen, daß der Geschäftsverkehr im Ministerium noch nicht die wünschenswerte Einfachheit und Flüssigkeit der Abwicklung aufweist. Dies liegt zu einem wesentlichen Teil an der Menge und Neuheit der Arbeiten, die sich in der Zeit unruhiger politischer und wirtschaftlicher Entwicklung, des Wiederaufbaues, der Vereinheitlichung, der völligen Neuordnung des Personalwesens, der häufigen Änderungen der Bezüge des Personals und der Gebührensätze, der Planung und Ausführung technischer Aufgaben ergeben, zum Teil aber auch daran, daß das Ministerium in viel größerem Umfang, als es sachlich gerechtfertigt ist, von außen her in Anspruch genommen wird. Eine Besserung dieser Verhältnisse wird eintreten, wenn die in Aussicht genommenen Änderungen der Geschäftsabscheidung und der Behandlung der Beschwerden eine Verringerung der Eingänge herbeigeführt haben werden. Inzwischen und auch späterhin darf aber kein Mittel unversucht bleiben, die einfache und beschleunigte Abwicklung der Geschäfte sicherzustellen. Die zu diesem Zwecke vorhandenen Einrichtungen und mechanischen Hilfsmittel sollen in weitestem Umfang ausgenutzt und erweitert werden, um das Schreibwerk zu vermindern und jedes überflüssige Geschäft, jede Doppelarbeit auszuschließen. Die Nachprüfung der von den Ober-Postdirektionen vorgelegten Aufstellungen und Pläne wird unter Einziehung von Personal eingeschränkt. Der Registraturdienst, der bei einer Gesamtzahl von 260 000 Eingängen im Jahre von 32 Beamten besorgt wird, kann erst bei einer wesentlichen Abnahme der Zahl der Schriftstücke wieder vereinfacht werden. Einige Verbesserungen in dem Dienstbetrieb der Registratur sind in letzter Zeit aber schon durchgeführt worden.

Für den Geschäftsbetrieb bei den Ober-Postdirektionen enthält der im Jahre 1912 ausgegebene Abschnitt XI, 1 der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Tele-

graphie eine Reihe ins einzelne gehender Vorschriften, wonach der schriftliche Verkehr auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken, die sogenannte Kurzerhandform sowie das einfachere Vorzeigeverfahren soweit als möglich anzuwenden, bei einfacheren Verfügungen und Bescheiden sogleich die Reinschrift anzufertigen, auf die Benutzung von Vordrucken, Mustern und Druckstempeln Bedacht zu nehmen und im inneren Dienst, soweit angängig, von der Kurzschrift, von Vervielfältigungsapparaten, von Schreib- und Rechenmaschinen Gebrauch zu machen ist. Die bestehenden Vorschriften reichen an sich als Richtlinien für eine zweckmäßige Regelung des Geschäftsverkehrs völlig aus. In Wirklichkeit aber leidet auch der Geschäftsgang der Ober-Postdirektionen unter der allgemeinen Steigerung der Geschäfte, die in den letzten Jahren aus ähnlichen Gründen wie den für das Ministerium angeführten eingetreten ist. Die Ober-Postdirektionen (mit Einschluß des Telegraphentechnischen Reichsamts) sind angewiesen worden, zum Zwecke möglichster Vereinfachung sowohl ihren Kanzlei- und Registraturdienst, als auch die Handhabung ihres Rechnungs- und Kassendienstes einer gründlichen Durchsicht zu unterziehen und dabei als notwendig und zweckmäßig erkannte Maßregeln ohne Verzug einzuleiten.

Durch solche Vereinfachungen der Geschäftsformen bei dem Ministerium, dem Telegraphentechnischen Reichsamt und den Ober-Postdirektionen wird nach und nach eine erhebliche Zahl von Aushilfskräften entbehrlich gemacht werden.

b. Vereinfachung und Vereinheitlichung des Betriebsdienstes.

Für den örtlichen Dienstbetrieb der Postämter hat das Reichspostministerium im Dezember 1921 die grundlegenden Bestimmungen der Allgemeinen Dienstanweisung für Post und Telegraphie (Abschnitt V, 2) neu herausgegeben, wobei die Ober-Postdirektionen und Verkehrsanstalten, Beamte mit guter Erfahrung und auch Beamtenvertretungen zu Worte gekommen sind. Bei diesem Anlaß sind zahlreiche Neuerungen durchgeführt worden, die die beschleunigte Abwicklung des Betriebs und besonders die abgekürzte Behandlung und Buchung der Sendungen bezwecken. Die damit verbundenen Vereinfachungen haben bei großen Ämtern eine Verminderung des Personals ermöglicht. Die neue Dienstanweisung hat zugleich die Vereinheitlichung der Betriebsvorschriften für die Postämter des alten Reichspostgebiets und der früheren Postverwaltungen Bayerns und Württembergs herbeigeführt. Hinsichtlich der Einfachheit der Betriebsformen ist bei den neuen Bestimmungen bis an die äußerste Grenze gegangen, die durch die Ordnung des Betriebs, die Haftpflicht der Postverwaltung und die Abgrenzung der Verantwortlichkeit zwischen den Beamten gezogen ist. Die Ämter haben zugleich die nötige Bewegungsfreiheit erhalten, um die örtlichen Verhältnisse in zweckmäßiger und wirtschaftlicher Weise selbständig zu regeln.

Die Vereinheitlichung der Versendungsvorschriften ist für das ganze Reichspostgebiet durch die ebenfalls im Dezember 1921 mit Zustimmung des Reichsrats erlassene neue Postordnung hergestellt.

Im Postannahme- und -abfertigungsdienst sind in den zurückliegenden drei Jahren Vereinfachungen durch die Neuregelung der Tarifgrundsätze des Paketverkehrs (starke Verminderung der Zahl der Gebührenstufen), ferner durch die Ausgestaltung der Maschinenstemplung und die Einführung der Barfreimachung mit Stempelmaschinen im Briefverkehr sowie durch Einrichtungen für die markenlose Gebührenverrechnung im Paketverkehr verwirklicht worden. Die Belastung, die den Schalterstellen in den letzten Jahren durch die große Zahl der Wertzeichen erwachsen ist, ist durch das Hinzutreten der Steuermarken und durch die Änderungen im Gebührenwesen veranlaßt; die wünschenswerte Vereinfachung wird mit dem Wiedereintritt stetigerer Verhältnisse Platz greifen. Geschäftsfirmen und Behörden, die regelmäßig größere Mengen nachzuweisender Sendungen aufliefern, könnten der Post das Annahme- und Buchungsgeschäft erheblich erleichtern und sich selbst einen vollständigeren Nachweis über die Einlieferung verschaffen, wenn sie in weitestem Umfang die Posteinlieferung vorbereiten, namentlich von dem sogenannten Selbstbeklebeverfahren mehr als bisher Gebrauch machen würden. Zur Verminderung der Betriebsausgaben ist damit begonnen, in großen Städten die auf mehrere Ämter verteilten Briefabfertigungsstellen und, soweit angängig, auch die Briefkastenleerungen zusammenzulegen, womit eine wirtschaftlichere Verwendung des Personals und eine verbesserte Handhabung des Dienstes verbunden ist. Diese Betriebsregelung soll überall da, wo sich Vorteile für den Dienst ohne Beeinträchtigung der Schnelligkeit der Beförderung erreichen lassen, getroffen werden.

Der Bestelldienst ist dadurch wesentlich vereinfacht, beschleunigt und verbilligt worden, daß seit 1919 das früher vom Empfänger erhobene Bestellgeld für Pakete und Geldbeträge in die vom Absender vorauszuentrichtende Beförderungsgebühr eingerechnet ist. Die frühere, unwirtschaftliche Erhebung der Postgebühren an zwei Stellen, des einen Teils beim Absender, des anderen Teils beim Empfänger, ist damit in Wegfall gekommen. Eine fühlbare Erleichterung für den Briefbestelldienst ließe sich in den Städten erreichen, wenn die Empfänger allgemein Hausbriefkasten im Erdgeschoß der Häuser anbringen ließen. An nachdrücklichen Bemühungen nach dieser Richtung läßt es die Postverwaltung nicht fehlen. Sie würde, wenn diese Bemühungen Erfolg haben, in die Lage gesetzt, die Ortsbestellbezirke zu verringern und die Abwicklung des Bestellgeschäfts zu beschleunigen. Soweit in den Städten mit Straßenbahn eine Abkürzung und Beschleunigung des Briefbestelldienstes und eine Ersparnis an Personalkosten dadurch erreicht werden kann, daß die Besteller den Weg vom Amt zum Bestellbezirk mit der Straßenbahn zurücklegen, sollen künftig für sie, in weiterem Umfang als es bisher geschah, Straßenbahnfahrkarten von der Verwaltung beschafft werden. Im Landbestelldienst ist die wirtschaftlichste Einteilung der Bezirke und die völlige Inanspruchnahme des Bestellpersonals durch Auslastung des Achtstundentags und möglichste Benutzung einfacher Beförderungsmittel (kleiner Selbstfahrer, von Fahrrädern usw.) anzustreben; Landbestelldienste geringeren Umfangs sind zweckmäßig an Postagenten gegen Pauschvergütung zu übertragen.

Die kostspieligen Einrichtungen für die Behandlung unbestellbarer und unanbringlicher Postsendungen werden ohne Beeinträchtigung ihres Zweckes vereinfacht und verbilligt. Die Einleitungen hierfür sind vor einiger Zeit getroffen worden.

Der Postfuhrbetrieb, der jetzt große Ausgaben verschlingt, muß auf das unumgängliche Maß zurückgeführt werden. Dies ist in großen Städten schon vor längerer Zeit durch umfassendere Benutzung der Straßenbahn für den Postbeförderungsdienst in die Wege geleitet worden. Bei den Bahnhofs- und sonstigen Verbindungsfahrten sowie bei dem Paketbestelldienst innerhalb der Städte ist an die Stelle des Pferdebetriebs jetzt vielfach der Kraftfahrbetrieb getreten, der leistungsfähiger ist und geringere Betriebskosten verursacht. Auf diesem Wege wird fortgefahren. Die Ausführung der Paketbestellung mit Pferden, die neben hohen sächlichen Kosten auch viel Personal erfordert, wird auf die Fälle beschränkt, in denen einerseits die Verwendung von Kraftwagen nicht vorteilhaft wäre und anderseits eine einfachere Form des Bestellbetriebs nicht angeht. Bei den mit Pferden betriebenen Postkursen auf Landstraßen wurde eine Reihe von Änderungen schon während des Krieges veranlaßt; in der Folge sind Pferdefuhrwerke in größerer Zahl durch den wirtschaftlicheren Personenkraftwagen ersetzt worden. Die Verhältnisse der Postkurse werden nach der Richtung wirtschaftlichster Regelung von neuem geprüft, auch in der Hinsicht, ob zweite tägliche Verbindungen ohne Verschlechterung der Postbeförderung durch einfachere Betriebseinrichtungen oder durch Botengänge ersetzt werden können. Das Absehen der Postverwaltung ist auch darauf gerichtet, die Postsachenbeförderung innerhalb der Städte und abseits der Bahn möglichst durch Benutzung kleiner, elektrisch betriebener Fahrzeuge zu verbessern, zu beschleunigen und wirtschaftlicher zu gestalten.

Der Bahnpostbetrieb ist dem jetzigen Stande des Eisenbahnfahrplans entsprechend gegenüber der Vorkriegszeit erheblich eingeschränkt. Die Postverwaltung nimmt darauf Bedacht, die Bahnposten von Arbeiten, die ohne Nachteil für den Verkehr von den örtlichen Dienststellen ausgeführt werden können, zu entlasten, die Paketbeförderung möglichst in geschlossene Wagen ohne Beamtenbegleitung zu verlegen und bei der Briefpost noch mehr als bisher von der Beförderung geschlossener Briefpakete durch Eisenbahnpersonal im Gepäckwagen, soweit nicht eisenbahndienstliche Hindernisse entgegenstehen, Gebrauch zu machen. Das Eisenbahnpersonal wird vielleicht auch sonst mehr als bisher neben seinem ordentlichen Dienst gegen Leistung von Vergütungen an die Eisenbahnverwaltung zu kleineren postdienstlichen Geschäften herangezogen werden können, für die jetzt besonderes Postpersonal regelmäßig zu den Bahnhöfen abzuordnen ist (Leerung von Bahnhofsbriefkasten, vorläufige Abnahme von Ladungen usw.). Durch die vorgesehenen Maßnahmen wird sich eine Vereinfachung des Bahnpostbetriebs und eine Verminderung des persönlichen und sächlichen Aufwandes erreichen lassen.

Von erheblicher Bedeutung für die Höhe der Betriebskosten ist die Regelung des Nachtdienstes. Seine tunlichste Verringerung entspricht den Belangen sowohl der Verwaltung wie des Personals. Schon bisher war die Verwaltung bemüht, den Nachtdienst

im Zusammenhang mit der Regelung der Postverbindungen auf die Fälle des Bedürfnisses zu beschränken. Um an Beamtenpersonal für den Nachtdienst zu sparen, ist die vorläufige Entkartung ankommender Posten durch den diensttuenden Postschaffner eingerichtet worden. Die Aufhebung des Nachtdienstes setzt voraus, daß bei den Ämtern Einrichtungen bestehen, die die über Nacht lagernden Wertsachen und Gelder hinreichend sichern; es bedarf vielfach der Anschaffung von Kassenschränken und der Verbesserung der allgemeinen Sicherungseinrichtungen der Ämter. Die Postverwaltung beabsichtigt aber, diese einmaligen Kosten aufzuwenden, wo immer wesentliche Betriebskosten damit erspart werden können, ohne daß daraus eine Verschlechterung der Verkehrsbedienung, insbesondere eine Verzögerung des ersten Bestellgangs und der Postausgabe, entsteht. Eine Entlastung und Abkürzung des Nachtdienstes läßt sich in manchen Fällen dadurch ermöglichen, daß alle irgendwie verschiebbaren Geschäfte auf den Tagesdienst verlegt werden. Dies trifft z. B. vielfach für Arbeiten des Postbankwesens, für kassenartige Geschäfte und für Rechnungsarbeiten zu. Die Behandlung dieser Angelegenheit ist im Gange. Im Telegraphen- und Fernsprechbetrieb werden Nachtdienstleistungen aufzuheben sein, die nach Art und Umfang des jetzigen Verkehrs und nach den allgemeinen Bestimmungen der Fernsprechordnung nicht vertretbar sind; für besonders dringende Fälle ist durch den Unfallmeldedienst und durch die Einrichtung der Dauernachtverbindungen vorgesorgt. Dagegen muß nach der Fernsprechordnung in allen Ortsnetzen mit mehr als 1000 Anschlüssen Nachtdienst abgehalten werden. Das entspricht einem allgemeinen Verkehrsbedürfnis; die Kosten werden durch die vorgeschriebenen Gebührenzuschläge von den Fernsprechteilnehmern getragen.

Der Zeitungsvertrieb, wie er sich in seiner reinsten Form bei dem Postzeitungsamt in Berlin abwickelt, ist durch Vertreter der Zeitungsverlegerverbände auf die Wirtschaftlichkeit der Betriebsweise besichtigt worden. Dabei wurden keine Anstände erhoben oder Verbesserungen angeregt. Die Verwaltung behält die Anwendung möglichst einfacher Geschäftsformen im Zeitungsvertrieb in ihrem ganzen Bereich im Auge.

Bei dem Telegraphen und dem Fernsprecher ergeben sich die Formen des Betriebs vielfach aus den technischen Einrichtungen. Der Natur des Schnellverkehrs entspricht es, daß der laufende Betrieb möglichst einfach und flüssig gestaltet wird. In dieser Hinsicht hat die Verwaltung das Möglichste veranlaßt, was nach Lage der technischen und der örtlichen Verhältnisse der Dienststellen in Betracht kommt. Die Schwierigkeiten, die jetzt der glatten Abwicklung des unverhältnismäßig angeschwollenen Verkehrs mit den durch den Kriegsbetrieb heruntergewirtschafteten Betriebsmitteln entgegenstehen, können nur durch die in der Ausführung begriffene Ausgestaltung der technischen Einrichtungen völlig behoben werden.

Das Kassen- und Rechnungswesen ist in den letzten Jahren durch das Hinzutreten weiterer Geschäftszweige, die Übernahme des Vertriebs der Reichseinkommensteuermarken (Vertriebswert 8 Milliarden Mark im Jahr), durch die vielfachen Änderungen in den Bezügen der Beamten und in der Lohnzahlung der Arbeiter sowie durch Vervielfachung des Geldumlaufs umfangreicher und wegen der vielen Falschstücke erheblich schwieriger geworden. Die Verwaltung ist damit beschäftigt, die nötigen Vereinfachungen anläßlich der Neuausgabe des in Betracht kommenden Abschnitts der Allgemeinen Dienstanweisung herbeizuführen. Zur Pflege des bargeldlosen Verkehrs hat die Postverwaltung die bestehenden Einrichtungen in letzter Zeit wieder erweitert.

Der Betrieb der Postagenturen muß soweit als möglich vereinfacht werden, damit der Dienst des Postagenten, wie es dem Zwecke dieser Einrichtung entspricht, für die Regel im Nebenamt ausgeübt und der jetzt sehr hohe Betriebsaufwand, namentlich bei den Postagenturen mit geringerem Verkehr, wieder in mäßige Grenzen zurückgeführt werden kann. Dabei wird besonders an die zweckentsprechende Regelung der Dienstbereitschaft sowie an die Vereinfachung der im Betrieb vorkommenden Buchungen und der Abrechnung mit dem Abrechnungspostamt gedacht. Die Arbeiten für die Neuordnung sind eingeleitet und werden in der geplanten Neuausgabe der Dienstanweisung für Postagenturen, die zugleich die Vereinheitlichung für das ganze Reichspostgebiet bringen wird, ihren Niederschlag erhalten. Die Belastung der Postagenturen durch den Fernsprechvermittlungsdienst wird zum Teil durch die beabsichtigte Ausbreitung des Selbstanschlußsystems die wünschenswerte Einschränkung erfahren.

Bei allen Maßnahmen, die die Postverwaltung zur Vereinfachung, Vereinheitlichung und Verbilligung des Betriebs durchgeführt hat und noch plant, ist wie im Verwaltungs-

dienst Ausgangspunkt und Zweck die Verminderung des Schreibwerks, die Vermeidung jeder überflüssigen Doppelarbeit, die umfangreiche Verwendung von Vordrucken, die Ausdehnung des Durchschreibe- und Durchdruckverfahrens, die Verwendung mechanischer Hilfsmittel in möglichst weitem Umfang. Selbst für die Angabe häufig vorkommender Ausdrücke sind im Dienstbetrieb Abkürzungen in größerer Zahl eingeführt; die allgemeine Anwendung der Kurzschrift ist im Betriebsdienst vorerst nicht möglich.

c. Verkehrssicherheit im Postbetrieb.

Während vor dem Kriege der Verlust und die Beraubung von Sendungen, für welche die Post nach dem Postgesetz haftet, zu den Seltenheiten gehörte, haben sich die Fälle dieser Art während der Kriegs- und Nachkriegszeit ungewöhnlich gesteigert. Die jährlichen Ausgaben der Postverwaltung für die Ersatzleistungen erhöhten sich von 348000 *M* im Rechnungsjahr 1913 schließlich auf 67 Millionen Mark im Rechnungsjahr 1920. Die Schwierigkeiten wurden dadurch verschärft, daß die Absender ihre Pakete in viel größerer Zahl als früher unter Wertangabe verschickten, und daß die Einrichtungen der Post für die geordnete Abwicklung des ungewöhnlich angeschwollenen Wertsachenverkehrs bei der gegen früher verminderten Zahl der Eisenbahnverbindungen nicht ausreichten. Die Postverwaltung hat im Mai 1920 die Entschädigungssätze für gewöhnliche Pakete wesentlich erhöht und im September 1920 den Wertpaketdienst neu geregelt, wobei zur Sicherung des Wertstückverkehrs ein verbesserter Nachweis eingeführt und eine verschärfte Überwachung des Betriebsdienstes angeordnet wurde. In Bezirken, die den Unregelmäßigkeiten in höherem Maß ausgesetzt waren, wurden besondere Überwachungseinrichtungen getroffen. Den nachdrücklichen Bemühungen ist es in der Folge gelungen, die Fälle des Abhandenkommens und der Beraubung von Postsendungen allmählich bis auf ein Zehntel des vorherigen Höchstumfangs einzudämmen und dadurch in weitgehendem Maße die Verkehrssicherheit wiederherzustellen, die für die Belange der Verwaltung und für die geordnete Tätigung des Verkehrs unerläßlich ist. Die weiter fortschreitende Verkehrssicherheit darf zugleich als ein Erfolg der auf die Betriebsverbilligung gerichteten Maßnahmen und als ein Fortschritt auf dem Wege zur inneren Gesundung der Postverwaltung gebucht werden.

d. Buchung nach kaufmännischen Grundsätzen.

Die Frage, ob es sich für die Post- und Telegraphenverwaltung empfiehlt, von der kameralistischen zur kaufmännischen Buchführung überzugehen, ist schon vor dem Kriege mehrfach erwogen worden. Die Postverwaltung war damals in Übereinstimmung mit der früheren Preußischen Eisenbahnverwaltung zu dem Ergebnis gelangt, daß die ordnungsmäßige Durchführung des kaufmännischen Buchungsverfahrens aus betriebsdienstlichen Gründen nicht möglich ist. Die verschiedenen Zweige des Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetriebs greifen bei den Tausenden von Dienststellen so innig ineinander und an denselben Leistungen sind namentlich im Beförderungsdienst in der Regel so viele Dienststellen auf ganz verschiedene Weise beteiligt, daß es betriebstechnisch nicht anginge und auch sachlich keinen Zweck hätte, jeden der zahlreichen Dienstzweige bei den einzelnen Betriebsstellen rechnerisch getrennt zu erfassen. Die doppelten Buchungen würden überdies den Betrieb in nachteiligster Weise belasten und beträchtliche Mehrkosten verursachen. Bei einer großen Betriebsverwaltung mit der feinen Verästelung ihrer Einrichtungen müssen die laufenden Buchungen der Betriebsstellen einfach und übersichtlich sein, sie müssen insbesondere die Übereinstimmung zwischen Kasse und Rechnung jederzeit klar erkennen lassen. Die kaufmännische Rechnungsführung etwa bezirksweise bei den Ober-Postkassen vorzunehmen, ist nicht möglich, weil dazu bei der kameralistischen Abrechnung der Verkehrsämter die Unterlagen fehlen würden. Sie könnte auch, da die Ober-Postdirektionsbezirke keine in sich abgeschlossenen Betriebe bilden, keine rechnerisch brauchbaren Ergebnisse liefern. Eine Gegenüberstellung der Rechnungsergebnisse und der Haushaltsvoranschläge, auf der jetzt die Rechnungskontrolle durch Rechnungshof und Reichstag beruht, wäre bei kaufmännischer Buchführung nicht möglich. Für die Post- und Telegraphenverwaltung muß daher die kameralistische Art der Rechnungslegung, die die tatsächlich aufgekommenen Einnahmen und Ausgaben im Vergleich zu dem Wirtschaftsplan nachweist, auch weiterhin als die einfachste und zweckmäßigste erachtet werden.

Die Reichspostverwaltung verkennt aber keineswegs die Schattenseiten des kameralistischen Buchungsverfahrens, die darin bestehen, daß die Rechnung weder über die Entwicklung

der Verwaltung noch über die wirtschaftlichen Ergebnisse der Betriebsführung den nötigen Aufschluß bietet. Konnte sie es früher dabei bewenden lassen, in der kameralistisch aufgestellten Gesamtbetriebsrechnung alljährlich einen nicht unerheblichen Überschuß der Einnahmen über die fortdauernden und einmaligen Ausgaben festzustellen, diesen Überschuß an die Reichskasse abzuliefern und nachträglich jahrweise eine großenteils auf Verhältniszahlen gestützte Ertragsberechnung mit vorwiegend statistischem Wert aufzumachen, so sieht sie sich jetzt bei der völlig veränderten Sachlage vor die Notwendigkeit gestellt, bei allen Entschließungen von geldlicher Wirkung, mag es sich um die Aufstellung des allgemeinen Wirtschaftsplans oder um Gebührenfestsetzungen oder um neue Ausgaben handeln, in erster Linie den jeweiligen Stand der Betriebswirtschaft und die Ergebnisse ihrer Hauptzweige in Betracht zu ziehen. Die nötigen Anhalte hat die Verwaltung bisher durch besondere Feststellungen beschafft. Da dieser Weg aber bei der heutigen Veränderlichkeit der Verhältnisse nicht immer und oft auch nicht rasch genug zum Ziele führt, hat die Verwaltung Einleitungen für die Schaffung von Einrichtungen getroffen, die ihr im Rahmen der kameralistischen Buchführung einen Überblick über die Ergebnisse der Betriebswirtschaft und brauchbare Grundlagen für die auf die Selbstkostenberechnung aufgebaute Tarifpolitik wie überhaupt für ein sicheres Finanzgebaren verschaffen sollen. Nach den tariflichen Zwecken und aus Gründen möglichster Einfachheit ist dabei an eine Unterscheidung gedacht nach den vier großen Hauptgruppen: Postbetrieb, Postscheckverkehr, Telegraph, Fernsprecher. Diese Unterscheidung soll soweit angängig in der Betriebsrechnung, übrigens unter Vermeidung doppelter Buchungen, zum Teil durch kurze Aufzeichnungen der Dienststellen vorgenommen und unter Anwendung einfacher Hilfsmittel so durchgeführt werden, daß die Ergebnisse jedes der großen Zweige von der Hauptverwaltung zu gegebener Zeit festgestellt und dauernd verfolgt werden können. Hand in Hand wird damit auch die fortlaufende Nachweisung der Anlagekosten für jeden der vier Hauptzweige gehen. Die Post- und Telegraphenverwaltung kann auf diese vereinfachte Weise, die bei einer großen Betriebsverwaltung ohne erhebliche Mehrkosten allein ausführbar erscheint, auch bei der kameralistischen Buchführung eine Gewinn- und Verlustrechnung und Bilanz aufstellen, die den kaufmännischen Anforderungen genügt. Ihre regelmäßige Veröffentlichung ist in Aussicht genommen. Die Neuregelung erfordert noch umfassende Vorarbeiten und wird etwa mit Beginn des Verwaltungsjahrs 1923 voll in Wirksamkeit treten.

e. Revisionen und Nachprüfungen.

Die Vornahme unvermuteter Revisionen bei den Verkehrsämtern, die während des Krieges infolge Personalmangels stark eingeschränkt war, ist in neuerer Zeit in größerem Umfang wieder aufgenommen worden. Es handelt sich dabei nicht nur um die Prüfung der Kassen- und Betriebsführung, sondern namentlich auch um eine sorgfältige Nachprüfung des Bedarfs an Personal und seiner wirtschaftlichen Verwendung in den Betriebsstellen. Bei der Wichtigkeit dieser Revisionstätigkeit kann vorerst an eine Beschränkung, die der Verwaltung erwünscht wäre, nicht gedacht werden. Die Einschränkung der Revisionen ist aber in Aussicht genommen, sobald die Entwicklung der Betriebsverhältnisse wieder stetiger und die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung im allgemeinen sichergestellt sein wird. Es sollen dann die Betriebsprüfungen und bei Verkehrsämtern, deren Amtsvorsteher nicht selbst die Hauptkasse führt, auch die Kassenprüfungen für die Regel erst nach längeren Zwischenräumen durch die Bezirksaufsichtsbeamten vorgenommen werden. Die Grundsätze über die Einschränkung des Revisionswesens liegen bereits im Entwurf vor. Auch ist eine allgemeine Regelung vorbereitet, die die Kassen- und Betriebsprüfung in neuzeitlicher Weise ordnet und namentlich die Nachprüfungen mehr formeller Art, soweit angängig, beschränkt. Die Revisionstätigkeit wird seit einiger Zeit zum Teil von Beamten ohne höhere Prüfung ausgeführt. Künftig soll dies in erweitertem Umfang der Fall sein.

In neuerer Zeit werden außerordentliche Revisionen der Verkehrsämter auch durch besondere Kommissare des Reichspostministeriums ausgeführt, um den Personalbestand zu prüfen und gegebenenfalls seine Zurückführung auf das unbedingt gebotene Maß zu veranlassen.

Die regelmäßigen Nachprüfungen, die innerhalb der Verkehrsämter durch die Vorsteher, Aufsichtsbeamten und Stellenvorsteher, bei den Ober-Postdirektionen durch die Bezirksrechnungsstellen ausgeführt werden, sind schon in der zurückliegenden Zeit, soweit es mit ihrem Zwecke vereinbar ist, auf Stichproben beschränkt worden. In neuester Zeit sind auch

die Stichproben für die Nachprüfungen im Betriebsdienst wesentlich verringert worden. Die sonst noch möglichen Vereinfachungen auf dem Gebiet der regelmäßigen Nachprüfungen werden in die Wege geleitet; dabei kommt auch der Wegfall zahlreicher Nachprüfungen im Heeresrentenwesen in Betracht. Bei den Bezirksrechnungsstellen werden sich durch die in Aussicht genommenen Vereinfachungen Verminderungen des Personals ermöglichen lassen.

f. Statistik.

Die regelmäßige Statistik, die die Post- und Telegraphenverwaltung alljährlich aufstellt und in dreijähriger Reihenfolge veröffentlicht, erstreckt sich im wesentlichen auf die Betriebseinrichtungen und Betriebsmittel, die Verkehrsbewegung, den Personalbestand und die Finanzergebnisse. Sie enthält in der Hauptsache die Angaben, die auch für die Weltpost- und -telegraphenstatistik an die Internationalen Büros des Weltpostvereins und des Welttelegraphenvereins in Bern zu liefern sind. Die da und dort aufgestellte Behauptung, daß die Postverwaltung zuviel Statistik treibe, entbehrt jeglicher Begründung. Eher ist zu sagen, daß die regelmäßige Statistik für die Zwecke der Verwaltungstätigkeit nicht ausreicht. Hinsichtlich der Aufstellung der Statistik ist das Bestreben seit Jahren darauf gerichtet, die Zählungen unter möglichst geringer Belastung des Betriebs vornehmen zu lassen. So ist insbesondere die Briefstatistik seit 1919 wesentlich vereinfacht; die Verkehrszählungen sind auf die Gewinnung von Verhältniszahlen für die verschiedenen Versendungsarten beschränkt, und die Statistik selbst wird auf die tatsächliche Gebühreneinnahme aufgebaut. Wenn die regelmäßige Statistik für die Verwaltung in ihrem laufenden Dienst von wirklichem Nutzen sein soll, so muß sie als Wirtschaftsstatistik noch ausgebaut werden. Dies ist nach den Ausführungen unter d in Aussicht genommen.

Richtig ist, daß der Betrieb vielfach durch statistische Feststellungen belastet wird, die ausnahmsweise vorzunehmen sind und besonderen Zwecken des Verwaltungsdienstes dienen. Es ist durch die Geschäftsordnung des Reichspostministeriums bereits bestimmt, daß vor der Anordnung derartiger statistischer Feststellungen im einzelnen Falle zu ermitteln ist, ob nicht die Angaben schon an anderen Stellen vorliegen. Die zweckentsprechende Gestaltung der Wirtschaftsstatistik und auch der regelmäßigen Verkehrsstatistik wird künftig einen wesentlichen Teil dieser Sonderfeststellungen entbehrlich machen. Außerdem wird für eine einheitliche Behandlung und Zusammenfassung der statistischen Arbeiten gesorgt, so daß auch auf diesem Arbeitsgebiet der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und der Vermeidung überflüssiger Arbeiten nach jeder Richtung gewahrt sein wird.

Um der Öffentlichkeit einen fortlaufenden Einblick in die Tätigkeit und die Wirtschaftsführung der Post- und Telegraphenverwaltung zu ermöglichen, ist beabsichtigt, künftig alljährlich einen Geschäftsbericht bekanntzugeben, der über den Stand und die Entwicklung der Verhältnisse sowie über die wichtigeren Ergebnisse, namentlich auch über den Vermögensstand und den Rechnungsabschluß der Verwaltung, übersichtlichen Aufschluß geben soll.

4. Das Personalwesen.

a. Personalbestand und Personalbedarf.

Das voll beschäftigte Personal der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zählte in der Vorkriegszeit (nach dem Stande vom 31. Dezember 1913), mit Einschluß des Personals der damals selbständigen Postverwaltungen Bayerns und Württembergs sowie des Personals in den durch den Friedensvertrag abgetretenen Gebietsteilen, in den früheren deutschen Schutzgebieten und bei den deutschen Postanstalten im Ausland, im ganzen 286744 Köpfe. Von diesem Personal waren während des Krieges schließlich rund 120000 Köpfe zum Heeresdienst, zur Feldpost und Feldtelegraphie abgegeben. Zur Ausfüllung der Lücken und zur Ausführung der durch den Krieg veranlaßten weiteren Betriebsaufgaben wurden von den Dienststellen Hilfskräfte eingestellt, deren Gesamtzahl nicht genau ermittelt ist, aber wohl an 150000 heranreicht.

Bei der Demobilmachung trat die große Mehrzahl der vom Felde zurückkehrenden Beamten und Arbeiter wieder bei den früheren Dienststellen ein. Von den 20340 Beamten, die in den abgetretenen Gebieten beschäftigt waren, verblieben 14000 im Dienste der deutschen Postverwaltung; für ihre Unterbringung und Beschäftigung hatte die Reichs-Postverwaltung zu sorgen. Der Entlassung der entbehrlich werdenden Hilfskräfte standen teils

die Demobilmachungsvorschriften, teils aber auch die Rücksichten auf die herrschende Arbeitslosigkeit entgegen. Als neue Verpflichtung trat die Beschäftigung einer sehr großen Zahl von Kriegsbeschädigten mit verminderter Leistungsfähigkeit hinzu; die Verwaltung hat deren 51000 nach und nach in ihren Dienst aufgenommen. Auf der anderen Seite ergab sich ein Mehrbedarf an Personal durch die Aufnahme umfangreicher Arbeiten im Telegraphen- und Fernsprechbau, durch neue Dienstzweige, die die Post- und Telegraphenverwaltung in ihren Geschäftskreis aufnahm (Zahlung der Heeresversorgungsgebührnisse, Einführung der Funktelegraphie für den Telegrammbeförderungsdienst, Vertrieb der Steuermarken, Postreklame usw.), durch die Ausgestaltung des Kraftwagenverkehrs, die Verkehrszunahme in einzelnen Betriebszweigen, durch die Vermehrung der Kassen- und Rechnungsgeschäfte (Durchführung der Besoldungsregelungen und der Tarifverträge, wöchentliche Lohnzahlung, Steuerabzug, Papiergeldflut), durch die Änderungen der Arbeitszeit, die Zunahme der Zahl der Krankheitsfälle, die Nachholung von Urlaub und die allgemeine Erweiterung der Urlaubsdauer, endlich auch durch die Ausübung öffentlicher Ehrenämter und die Wahrnehmung der Obliegenheiten der Beamtenausschüsse und Betriebsräte.

Das Reichspostministerium hat kurz nach der Demobilmachung im Januar 1919 alle Dienststellen veranlaßt, zu prüfen, inwieweit eine Verringerung des Bestandes an Hilfskräften angängig ist, und sie beauftragt, die Entlassungen vorzunehmen, soweit sie ohne Härten ausführbar sind. Umfangreichere Entlassungen waren aber zunächst nicht möglich wegen des angeführten Mehrbedarfs an Personal sowie wegen der Abwicklung der Erholungsurlaube im Sommer 1919. Im Herbst 1919 sah sich die Post- und Telegraphenverwaltung aus gewichtigen wirtschafts- und sozialpolitischen Gründen zur Steuerung der damals herrschenden großen Arbeitslosigkeit in die Notwendigkeit versetzt, die auf Erwerb angewiesenen Hilfskräfte während des Winters nach Möglichkeit über den eigenen Bedarf hinaus weiterzubeschäftigen. Anfangs März 1920 wurde sodann die Entlassung aller zurückbehaltenen Hilfskräfte, deren Beibehaltung durch das Bedürfnis nicht gerechtfertigt werden konnte, angeordnet; dabei wurden Richtlinien über die Reihenfolge der Entlassungen gegeben. Die Anordnung konnte jedoch nicht zur vollen Wirkung gelangen, weil bald darauf die Hilfskräfte großenteils zur Durchführung des Erholungsurlaubs weiterbeschäftigt werden mußten. Inzwischen war durch § 12 der Verordnung über die Einstellung und Entlassung von Arbeitern und Angestellten während der Zeit der wirtschaftlichen Demobilmachung vom 3. September 1919/12. Februar 1920 bestimmt worden, daß Entlassungen aus Anlaß von Wiedereinstellungen oder zur Verminderung der Arbeitnehmerzahl nur vorgenommen werden dürfen, wenn dem Arbeitgeber nach den Verhältnissen des Betriebs keine Vermehrung der Arbeitsgelegenheit durch Verkürzung der Arbeitszeit (Streckung der Arbeit) zugemutet werden kann. Um die damalige große Zahl der Erwerbslosen nicht durch Massenentlassungen von Posthilfskräften noch zu vermehren, wurde im Juli 1920 in größeren Städten, in denen eine erhebliche Arbeitslosigkeit herrschte, zur Arbeitsstreckung übergegangen. Die Verwaltung hat aber mit der Arbeitsstreckung sehr ungünstige Erfahrungen gemacht, da sich daraus Erschwernisse im Betrieb sowie eine Abnahme der Arbeitsfreudigkeit und Zuverlässigkeit bei dem Personal ergaben. Zu Anfang des Jahres 1921 wurden die Dienststellen beauftragt, die entbehrlichen Hilfskräfte abzustoßen, wobei den zu entlassenden Posthelfern unter sofortiger Entbindung vom Dienst ihre Bezüge auf eine gewisse, nach der Beschäftigungsdauer zu bemessende Frist fortbezahlt wurden. Infolge dieser Verfügung sind im Februar 1921 im ganzen über 8000 Arbeitskräfte unter Aufwendung von 11 Millionen Mark Abkehrgeldern ausgeschieden. Schon vorher hatte das Reichspostministerium Übersichten über den Bestand und Bedarf an Personal bei allen Verkehrsämtern aufstellen lassen, die im Ministerium nachgeprüft, bei auffälligem Mehrbestand beanstandet und zum Gegenstand näherer Untersuchung gemacht wurden. Durch Verfügung vom 23. Mai 1921 wurden die Ober-Postdirektionen angewiesen, geeignete Beamte unter Befreiung von ihren sonstigen Dienstgeschäften mit einer Nachprüfung der Bedarfsansätze, die bei einer großen Zahl von Dienststellen als zu hoch erschienen, zu betrauen. Dadurch sind weitere Kräfte verfügbar geworden. Im ganzen beläuft sich die Zahl der vom Frühjahr bis Ende Dezember 1921 unter Aufwendung von 5 Millionen Mark Abkehrgeldern entlassenen Arbeitnehmer auf 18100 Köpfe, die zwar großenteils anläßlich der Beendigung des Erholungsurlaubs entbehrlich geworden sind, aber zum Teil auch eine wirkliche, durch dauernde Verminderung fester Dienstposten erzielte Kräfteersparnis darstellen. Durch die insgesamt im Jahre 1921 vorgenommenen Personalabstoßungen ist für künftig eine Verringerung des Jahresaufwandes um mehrere hundert Millionen Mark herbeigeführt worden.

Die vielfachen Bemühungen der leitenden Stellen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, den Personalbestand auf das unumgängliche Maß zurückzuführen, wurden durch die Bestimmungen der bereits angeführten Demobilmachungsverordnung vom 3. September 1919/12. Februar 1920 sowie der §§ 84 Nr. 4 und 87 des Betriebsrätegesetzes erheblich gehemmt. Es ist zwar schließlich gelungen, eine Entscheidung des Zentralschlichtungsausschusses beim Reichsarbeitsministerium dahin herbeizuführen, daß der Post- und Telegraphenverwaltung mit Rücksicht auf ihre Betriebsverhältnisse eine Streckung der Arbeit nicht zugemutet werden kann. Dies ist jetzt auch durch eine Verordnung vom 28. Januar 1922 festgestellt. Aber zahlreiche Entscheidungen der Schlichtungsausschüsse, bei denen die Entlassenen Einspruch erhoben unter Berufung darauf, daß die Kündigung sich als eine unbillige, nicht durch das Verhalten des Arbeitnehmers oder durch die Verhältnisse des Betriebs bedingte Härte darstelle, sind zuungunsten der Post- und Telegraphenverwaltung ausgefallen. Daraus haben sich starke Erschwernisse, ein umfangreicher Schriftwechsel und wegen der zu zahlenden Entschädigungen auch größere Aufwendungen für die Reichskasse ergeben.

Die Feststellung und Nachprüfung des Personalbedarfs der Betriebsstellen wird sehr erheblich erschwert durch die Schwankungen, denen der Verkehr unter dem Einfluß der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung in ständiger Abwechslung unterliegt, ferner dadurch, daß einzelne Zweige des Verkehrs, wie der Telegraph, der Fernsprecher, das Postscheckwesen, zum Teil auch der Zeitungsvertrieb, und einzelne Betriebszweige, wie das Kassen- und Rechnungswesen, eine nicht gleichmäßige Zunahme aufweisen, während Rückgänge des Verkehrs nicht allgemein, sondern ort- oder zeitweise bemerkbar geworden sind. Im ganzen zeigte der gewöhnliche Postversendungsverkehr bei Schluß des Jahres 1921 wieder nahezu den Umfang der Vorkriegszeit, nur in seiner Zusammensetzung traten Abweichungen gegen früher hervor. Die Verkehrssteigerung betrug im Kalenderjahr 1920 gegenüber 1913 im Telegraphenverkehr rund 30 v H, im Fernsprechverkehr — bei einer Zunahme der Fernsprechstellen um 30 v H — für Ortsgespräche 26,7 v H, für Ferngespräche 64 v H und im Postscheckverkehr bei den Guthaben der Postscheckkunden 3 724 v H, bei den Buchungen 136 v H. Die Postscheckkunden haben sich von 192 511 am 31. Dezember 1913 auf 732 447 am 1. Oktober 1921 vermehrt. Diese Verkehrssteigerungen und die sonstigen Geschäftszunahmen haben einen großen Bedarf weiterer Arbeitskräfte bedingt, deren Zahl vor einiger Zeit mit 57 600 Köpfen festgestellt wurde. Für Zwecke des Telegraphen- und Fernsprechbaues sind außerdem 11 500 Köpfe mehr erforderlich geworden. Dabei konnten die vorhandenen überflüssigen Hilfskräfte vielfach nicht auf die neu zugewachsenen Arbeitsplätze versetzt werden, teils weil sie nach ihrer Vorbildung oder dienstlichen Ausbildung hierfür nicht geeignet waren, teils aber auch, weil sie sich nicht am Orte des Bedarfs befanden und ein Ortswechsel nicht möglich war. Es sind bestimmte Vorschriften getroffen, wonach die Neueinstellung von Personal nur noch zur Befriedigung unabweisbarer vorübergehender Bedürfnisse zugelassen ist.

Ende 1921 betrug der Personalbestand im ganzen rund 410 000 Köpfe. Im laufenden Jahre sind neue Einleitungen getroffen worden, um den Personalbestand der Verkehrsämter mit dem den jetzigen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen entsprechenden Personalbedarf in Einklang zu bringen und noch vorhandene überflüssige Kräfte auszuscheiden. Das Ministerium läßt, wie bereits unter 3e erwähnt, durch eigene Kommissare bei großen Betriebsämtern den Personalbedarf und die wirtschaftliche Verwendung des Personals eingehend nachprüfen. Die Feststellungen sollen auch Anhalte für allgemeine Richtlinien über die Bemessung des Personalbedarfs der Betriebsstellen liefern. Eine solche Nachprüfung hat bereits bei einigen großen Verkehrsämtern mit gutem Erfolg stattgefunden. Die eingeleiteten Maßnahmen dürften in Verbindung mit den Betriebsvereinfachungen und auch mit dem Verkehrsrückgang infolge der Gebührenerhöhungen, dessen Umfang sich übrigens im Rahmen der Vorausberechnung der Verwaltung hält, für das Jahr 1922 noch die Abstoßung von etwa 20 000 Arbeitskräften zur Folge haben. Das vorgesteckte Ziel wird aber nur dann voll erreicht werden können, wenn die Postverwaltung bei der Entlassung der außerhalb des Beamtenverhältnisses stehenden überzähligen Kräfte eine größere Bewegungsfreiheit als bisher hat.

b. Arbeitszeit.

In Ausführung der gesetzlichen Bestimmungen über den Achtstundentag hat die Reichs-Postverwaltung durch Verfügung vom 30. Dezember 1918 im Einvernehmen mit den Beamtenverbänden das wöchentliche Arbeitsmaß für alle Beamten auf höchstens 48 Stunden

festgesetzt. Zugleich wurde bestimmt, daß die bisherigen Vorschriften über die Dienstschichten und die Anrechnung der Arbeitspausen bestehen bleiben, jedoch die Nachtdienststunden unter Gewährung von Entschädigungen nur einfach, statt, wie bisher, eineinhalbfach, in Anrechnung zu bringen sind. Bei der Durchführung der Herabsetzung des Leistungsmaßes hatten die Dienststellen darauf zu achten, daß durch Zusammenlegung von Dienstgeschäften die volle Verwertung jeder Arbeitskraft sichergestellt werde.

Die neue Einteilung des Betriebsdienstes nach der 48stündigen Arbeitswoche ergab einen Mehrbedarf an ständigem Personal von rund 62000 Köpfen. Dieses weitere Personal war nicht erst neu einzustellen, sondern stand in Gestalt der Posthelfer bereits zur Verfügung, die infolge der Rückkehr des unter den Fahnen gewesenen Personals entbehrlich geworden wären. Dies mag wohl in Verbindung mit der Tatsache, daß die Demobilmachungsvorschriften überhaupt der Entlassung von Personal entgegenstanden, dazu geführt haben, daß die Dienststellen bei der Bemessung des weiter erforderlichen Personals keinen strengen Maßstab angelegt haben. Der Zuwachs von 62000 Köpfen macht 23 v H der früheren Friedensstärke des Betriebspersonals aus. Ein plötzlicher Mehrbedarf an Personal in diesem Umfang ohne gleichzeitige Einnahmevermehrung hätte auch auf die Finanzgebarung der Postverwaltung der Friedenszeit eine verheerende Wirkung ausgeübt und ihren nicht unerheblichen Überschuß völlig beseitigt.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die aus der gesetzlichen Feststellung und aus der ganzen Entwicklung der damaligen Verhältnisse hervorgegangene schematische Durchführung des Achtstundentags eine über das Bedürfnis hinausgehende Vermehrung des dauernd beschäftigten Personals zur Folge gehabt hat. Denn der Post- und Telegraphenbetrieb mit seinem ungleichmäßigen Geschäftsanfall enthält während der ordentlichen Arbeitszeit manche kleinere Arbeitspausen, die in den Dienststundenplänen für die Regel nicht bestimmt erfaßbar sind, die es aber mit sich bringen, daß der Beamte bei achtstündiger Dienstbereitschaft in gewissen Dienstverhältnissen keine volle achtstündige Arbeitsleistung verrichtet. Der Achtstundentag ist aber in der Wissenschaft und in den Kreisen seiner Anhänger nie anders gedacht worden denn als ein mit Arbeit völlig ausgefülltes Zeitmaß. Er hätte sonst der inneren Berechtigung entbehrt. Für die Post- und Telegraphenverwaltung wie für die staatlichen Betriebe überhaupt und auch für die Privatindustrie ist es bei den heutigen Betriebskosten unerläßlich, daß die achtstündige Arbeitszeit sich auch tatsächlich als eine achtstündige Leistung auswirkt. Diese Auffassung hat die Reichsregierung in den von ihr im September 1921 aufgestellten Richtlinien über die Regelung der Arbeitszeit der Reichsbeamten in der Bestimmung zusammengefaßt: »Die Dienstzeit beträgt wöchentlich mindestens 48 Stunden. Soweit der Dienst in bloßer Dienstbereitschaft besteht, ist die Zeit von 48 Stunden entsprechend zu erhöhen.«

Zur Ausführung dieser Richtlinien ist für den Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung durch Amtsblattverfügung vom 21. September 1921 unter anderem angeordnet, daß die Zeit einer Dienstbereitschaft, d. h. einer Dienstschicht, in der die Beamten nicht überwiegend mit dienstlichen Arbeiten beschäftigt sind, sowie diejenige Zeit, die sie zur Wahrnehmung des Wachtdienstes in den Diensträumen zubringen müssen, nur zur Hälfte als Arbeitszeit zu rechnen ist, daß jedoch Arbeitspausen während der Nacht, die nur bis zu zwei Stunden betragen, ihrer wirklichen Dauer nach anzusetzen sind und die geringere Bewertung für den einzelnen Beamten für höchstens 24 Stunden seines Wochenleistungsmaßes Platz greifen darf. Die Dienststellen sind gehalten, die Bewertung der Dienstbereitschaft dementsprechend durchzuführen. Eine wesentliche Schwierigkeit, deren Beseitigung anzustreben ist, liegt dabei darin, daß die Tarifverträge, welche für die im Post- und Telegraphenbetrieb beschäftigten nichtbeamteten Arbeitskräfte gelten, eine geringere Wertung der Dienstbereitschaft nicht kennen, und daß daher für die in demselben Dienstzweig beschäftigten Beamten und Helfer verschiedene Grundsätze bei der Festsetzung der Arbeitszeit zur Anwendung zu kommen haben.

Die Arbeitszeit bedarf für den Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung noch einer ins einzelne gehenden grundsätzlichen Regelung, bei der die volle Heranziehung der Arbeitskraft ohne Durchbrechung der Grundlinien des Achtstundentags unter Vermeidung jeder Überanstrengung, jedoch unter Berücksichtigung der Eigenart des Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetriebs in gerechter und gleichmäßiger Weise sichergestellt werden muß. Diese Regelung wird im Benehmen mit der Personalvertretung in Angriff genommen, sobald die Verhältnisse genügend klargestellt und die schwebenden Vorfragen

gelöst sein werden. Es darf damit gerechnet werden, daß bei einer Durchführung nach den angeführten Gesichtspunkten der auf Rechnung des Achtstundentags gesetzte Personalzuwachs sich sehr erheblich vermindern lassen wird.

c. Hebung der Leistungen des Personals.

Die Leistungsfähigkeit des Post- und Telegraphenpersonals hat während des Krieges unter den besonderen Anstrengungen des Kriegsbetriebs und unter den Entbehrungen, die die Kriegswirtschaft auferlegte, sehr stark gelitten. Verschiedene Umstände, die mit der allgemeinen politischen und wirtschaftlichen Entwicklung zusammenhingen, haben dann dazu geführt, daß auch der Arbeitswille eines Teiles des Personals, wie dies überall sonst ähnlich zutage trat, gegenüber früher erheblich abnahm. Das Reichspostministerium, die Ober-Postdirektionen und die Ämter haben gegen diese Zeitkrankheit nach Kräften angekämpft und sind dabei auch von den Beamtenvertretungen unterstützt worden. Was aber durch die äußeren Umstände an Leistungsfähigkeit und Arbeitslust des Personals verlorengegangen war, konnte und kann nur allmählich wieder eingeholt werden.

Aus den angeführten Verhältnissen erklärt sich auch, daß die Dienstverhinderung des Personals durch Krankheit in den letzten Jahren viel größer war als früher. Die durchschnittliche Zahl der auf einen Beamten entfallenden Krankheitstage ist von 18 im Jahre 1913 auf 27,6 im Jahre 1919 gestiegen. Hierzu trug die Bestimmung bei, daß der erkrankte Beamte erst nach 5 Tagen ein ärztliches Zeugnis beizubringen verpflichtet war. Diese Bestimmung ist auf Grund einer Entschließung des Reichstags im Dezember 1921 aufgehoben worden. Der Beamte hat jetzt auf Verlangen schon binnen 48 Stunden über die Notwendigkeit seines Fernbleibens vom Dienst ein ärztliches Zeugnis vorzulegen; die sofortige Beibringung des Zeugnisses kann in Anspruch genommen werden, sofern dies im einzelnen Falle beim Vorliegen besonderer Umstände nötig scheint. Außerdem ist die Überwachung der krank gemeldeten Beamten verschärft. Eine weitergehende Abwesenheit des Personals vom Dienst hat sich ferner daraus ergeben, daß der Erholungsurlaub anläßlich des Abschlusses der Tarifverträge für die Arbeiter und Helfer und im Zusammenhang damit auch für die Beamten um durchschnittlich eine Woche im Jahre verlängert worden ist. Zur Verminderung der besonderen Vertretungen ist anzustreben, die Dienstgeschäfte der Beurlaubten und ebenso der Erkrankten soweit als irgend möglich innerhalb der Grenzen des zulässigen Leistungsmaßes auf das vorhandene Personal zu übertragen. Die Postverwaltung wird in diesem Sinne vorgehen. Damit soll erreicht werden, daß der Mehrbedarf an Hilfskräften, der durch die Vermehrung der Erkrankungsfälle und der Urlaubstage in Höhe von 28 600 Köpfen entstanden ist, zu einem wesentlichen Teile wieder abgemindert wird.

Nicht unerhebliche Abhaltungen vom Dienste haben sich aus der Tätigkeit von Beamten in öffentlichen Ehrenämtern und in den Beamtenausschüssen und Betriebsvertretungen ergeben. Die Verwaltung wirkt darauf hin, daß die Ausschüsse und Vertretungen ihre Besprechungen für die Regel außerhalb der eigentlichen Dienstzeit vornehmen.

Um die Dienstleistungen des Personals überblicken zu können, läßt die Verwaltung seit 1. Januar 1922 für jeden Beamten und Lohnempfänger in einer Dienstleistungskarte sämtliche Dienstversäumnisse von mindestens eintägiger Dauer nach Umfang und Art fortlaufend aufzeichnen.

Eine Ursache, die auf die Leistungen des Personals ungünstig einwirkte, lag darin, daß ein Teil des Personals, sei es infolge des Krieges, sei es infolge der sich vollziehenden Umstellung der Personalverhältnisse, für die Dienstzweige, in denen es jetzt beschäftigt ist, noch nicht die erforderliche dienstliche Ausbildung besaß. Die Verwaltung ist seit 1919 bestrebt, eine bessere Ausbildung durch amtliche Unterrichtserteilung herbeizuführen; Unterrichtskurse sind bereits bei einer größeren Zahl von Dienststellen eingerichtet. Die endgültige Regelung des Ausbildungs- und Unterrichtswesens wird in Verbindung mit der bevorstehenden allgemeinen Neuordnung des Personalwesens vorgenommen werden. Dabei sind auch besondere Laufbahnen für den höheren und mittleren technischen Dienst des Telegraphen- und Fernsprechwesens vorgesehen.

Eine günstige Rückwirkung auf die Arbeitsleistung des Personals ist zu erhoffen von der Verjüngung in der Amterbesetzung, welche durch die in die Wege geleitete Zurruhesetzung überalterter Beamten herbeigeführt wird.

Den Erscheinungen auf dem Gebiet der Psychotechnik wendet die Post- und Telegraphenverwaltung seit längerer Zeit ihre Aufmerksamkeit zu, um die Besetzung der verschiedenen

Dienstposten durch die am besten dazu geeigneten Kräfte zu erreichen. Die psychotechnische Eignungsprüfung wird namentlich im Fernsprechwesen versuchsweise angewendet. An der Verbesserung der Betriebstechnik, die die Ausführungsarten der Dienstverrichtungen vereinfachen und für die häufig wiederkehrenden Verrichtungen des Massenbetriebs die kürzeste Form anwenden will, wird stetig gearbeitet. Ein Verfahren, das die gleichartigen Leistungen des Personals auf Formeln bringt und durch zahlenmäßige Ausrechnung den Personalbedarf ermittelt, wird seit einiger Zeit erprobt und hat bis jetzt beachtenswerte Ergebnisse gezeitigt. Bei größeren Fernsprechvermittlungsstellen finden nach einer im Jahre 1918 ausgegebenen Anweisung regelmäßig sogenannte Leistungszählungen statt, die es ermöglichen, die Belastung der einzelnen Arbeitsplätze richtig zu bemessen, die Besetzung der Plätze zweckmäßig zu regeln und den Bedarf an Personal und an Betriebsmitteln zutreffend zu beurteilen. Die Feststellungen werden zum Teil in Tageskurven dargestellt. Durch zweckmäßige Diensteinteilung und möglichste Beschränkung des Warte- und Bereitschaftsdienstes sucht die Verwaltung, ohne dabei unsozial zu verfahren, die Leistungen des Personals zu steigern.

Der Gedanke, das Personal zu tätiger Anteilnahme an der Wirtschaftlichkeit des Betriebs anzuregen, ist erwogen worden. Eine Beteiligung des Personals an den geldlichen Ergebnissen der Betriebsverwaltung läßt sich aber, abgesehen von Bedenken beamtenrechtlicher Art, schon bei der Vielgestaltigkeit von Betrieb und Verwaltung nicht ermöglichen. Es könnte allenfalls in Frage kommen, für das Personal, dem der Verbrauch wertvoller Stoffe anvertraut ist, z. B. für die Kraftwagenführer, Ersparnisprämien, wie sie auch anderwärts vorkommen, auszusetzen. Diese Frage unterliegt der Prüfung. Das Gedingeverfahren ist in einigen Betrieben, die sich dafür eignen (Hauptkraftwagen-Werkstätte Borsigwalde, Betriebswerkstätten in Berlin) auf Wunsch der Arbeitnehmer eingeführt worden. Der Ausdehnung des Gedingeverfahrens auf weitere Betriebszweige der Post- und Telegraphenverwaltung steht an sich nichts entgegen, es sind aber hierzu nicht viele Möglichkeiten vorhanden. Den Anreiz für die Einbringung von Verbesserungsvorschlägen sucht die Verwaltung bei dem Personal dadurch zu fördern, daß seit 1920 für geeignete Vorschläge und Anregungen Belohnungen gewährt werden und bei sonstiger besonderer Mühewaltung die Anerkennung der vorgesetzten Behörde ausgedrückt wird. Die Haushaltsmittel für solche Belohnungen wurden erhöht.

Die Hebung der Leistungen des Personals bildet eine wichtige Vorbedingung für eine gute Betriebs- und Wirtschaftsführung. Die leitenden Stellen der Post- und Telegraphenverwaltung wenden ihr unausgesetzt die volle Aufmerksamkeit zu. Es ist zu erwarten, daß mit dem Wiedereintritt stetigerer Verhältnisse die Pflichttreue des Post- und Telegraphenpersonals wieder allgemein zur Geltung kommt. Bei der Genehmigung von Personalzuwachs infolge der Zunahme der Geschäfte wird strenge Zurückhaltung geübt. Wenn im Beharrungszustand eine Hebung der Leistungen des Personals im Vergleich zu dem bisherigen Durchschnittsergebnis auch nur um 10 v H gelungen sein wird, so bedeutet dies nach den gegenwärtigen Durchschnittssätzen der Beamtenbezüge eine Verminderung des jährlichen Betriebsaufwandes um rund 1 Milliarde Mark.

d. Ersetzung höherbezahlter Kräfte durch Beamte mit einfacherer Vorbildung und geringerer Bezahlung.

Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hat schon einige Jahre vor dem Kriege mit den Vorarbeiten für eine völlige Neuordnung ihres Personalwesens begonnen. Die Fortführung der Arbeiten wurde aber durch den Krieg unterbrochen. Nachher hatte ihrer Vollendung zunächst die Regelung des Besoldungswesens und die Einstufung der verschiedenen Beamtenklassen in die neuen Besoldungsgruppen vorherzugehen. Das Werk ist nunmehr dem Abschluß nahe.

Die Neuordnung verfolgt in der Hauptsache den Zweck, einerseits dem Personal unter entsprechender Gestaltung der Laufbahnen und der Prüfungen einen Aufstieg zu ermöglichen, der ihm bisher verschlossen war, anderseits im weiteren Verlauf und im Endziel eine Verbilligung von Verwaltung und Betrieb dadurch herbeizuführen, daß höherbezahlte Kräfte durch Beamte mit einfacherer Vorbildung und geringerer Bezahlung ersetzt werden. Den letzten Zweck will die Neuordnung in der Weise verwirklichen, daß der einfache mittlere Dienst im Post- und zum Teil im Telegraphenbetrieb (Gruppe IV bis VI der Besoldungsordnung), also der größte Teil des Betriebs überhaupt, einem Personal zugewiesen wird,

das nur Volksschulbildung aufzuweisen hat und seine Laufbahn im allgemeinen im Schaffnerdienst der Postverwaltung beginnt. Daneben wird für die weiblichen Beamten des einfachen mittleren Dienstes eine besondere Laufbahn eingerichtet. Mittlere Beamte mit höherer Bezahlung werden künftig in viel geringerer Zahl als bisher gebraucht; sie treten als Supernumerar ein; für sie sind die Stellen des gehobenen mittleren Dienstes (von Besoldungsgruppe VII ab) bestimmt. Ebenso wird die Zahl der Beamten der höheren Laufbahn, die künftig im allgemeinen nach dem Bestehen der Referendar- oder Diplomhauptprüfung als Postreferendar eintreten und nach entsprechender Ausbildung die Postassessorprüfung entweder für den Post- oder den Telegraphendienst abzulegen haben, im Vergleich zu bisher erheblich beschränkt sein. Eine Reihe neuer Vorschriften wird den männlichen und weiblichen Beamten des einfachen und des gehobenen mittleren Dienstes unter der Voraussetzung der Ablegung weiterer Prüfungen das Aufrücken in Stellen höherer Gruppen ermöglichen.

Die Ausführung des Teiles der Neuordnung, der die Ersetzung höherbezahlter Kräfte durch Beamte mit einfacherer Vorbildung betrifft, hat die Post- und Telegraphenverwaltung schon in den zurückliegenden Jahren vorbereitet. Sie hat seit mehr als einem Jahrzehnt Anwärter der höheren Laufbahn nur noch in ganz geringer Zahl angenommen und seit einigen Jahren den Neuzugang von Anwärtern für den gehobenen mittleren Dienst gesperrt. Die im Betrieb durch den Abgang des Personals und durch sein Aufrücken in höhere Stellen frei gewordenen Dienstposten sind allgemein mit Beamten der Betriebsassistentenklasse, die aus dem früheren unteren Dienste hervorgegangen sind, besetzt worden. Nach den Verabschiedungen im Reichshaushaltsgesetz für 1921 werden schon jetzt zur Erledigung kommende planmäßige Beamtenstellen in solche niedrigerer Besoldungsgruppen umgewandelt. Die völlige Durchführung der Neuordnung kann nur ganz allmählich in dem Verhältnis des Ausscheidens der in zu großer Zahl vorhandenen Beamten der höheren Besoldungsgruppen erfolgen. Den vorhandenen Beamten müssen ihre Rechte und Anwartschaften gewahrt bleiben, wenn anders nicht schwere Rückwirkungen und Nachteile für den Dienst entstehen sollen.

Nach völliger Durchführung der Neuordnung kann aus der Besetzung der Dienstposten mit einfacher vorgebildetem Personal bei Zugrundelegung gleicher Kopfzahl und der gegenwärtigen Durchschnittsbezüge der Besoldungsgruppen eine jährliche Ersparnis von mehreren hundert Millionen Mark gegenüber dem jetzigen Zustand in Aussicht genommen werden.

e. Abgabe von Beamten an andere Verwaltungen.

Wie sich aus den vorhergegangenen Ausführungen ergibt, hat die Post- und Telegraphenverwaltung nach ihren heutigen Betriebs- und Personalverhältnissen, namentlich auch infolge der anderweitigen Unterbringung des in den abgetretenen Gebieten verwendet gewesenen Personals, einen Überfluß an Beamten der höheren Besoldungsgruppen. Dieser Überfluß wird sich in der Folgezeit allmählich mit dem natürlichen Ausscheiden der Beamten vermindern. Er wird sich aber auf diese Weise, auch wenn die Verkehrsentwicklung später einen Mehrbedarf ergibt, erst im Verlauf von ein bis zwei Jahrzehnten ganz beseitigen lassen. Im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung gilt nun zwar der Grundsatz, daß der höherbezahlte Beamte auch Geschäfte einer unter ihm stehenden Gruppe mitzubesorgen hat, wenn sich auf andere Weise nicht eine volle Inanspruchnahme seiner Arbeitskraft ermöglichen lassen sollte. Doch ist die Verwendung eines hochbezahlten Personals zu Dienstleistungen, die Beamte mit geringeren Bezügen ausführen können, unwirtschaftlich und sollte möglichst vermieden werden. Die Post- und Telegraphenverwaltung wäre daher in der Lage und bereit, eine größere Zahl tüchtiger Beamten an andere Verwaltungen abzugeben. Mit der Reichsfinanzverwaltung schweben seit längerer Zeit Unterhandlungen hierüber, und das Reichsfinanzministerium hat sich neuerdings bereit erklärt, eine Anzahl von Verkehrsbeamten in den Zoll- oder Steuerdienst zu übernehmen. Es ist zu wünschen, daß die Absicht bald in möglichst weitgehendem Maße verwirklicht wird.

5. Die technischen Betriebe.

a. Hochbauten.

Die Post- und Telegraphenverwaltung hat den Grundsatz, daß die größeren Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetriebe sowie die Postscheckbetriebe in reichseigenen Gebäuden untergebracht sein sollen, da die Dienstbetriebe sich für die Regel an bestimmten, durch die

Verkehrsbedürfnisse gegebenen Orten befinden müssen und Verlegungen mit Nachteilen für den Betrieb und, namentlich bei den technischen Einrichtungen, mit großen Kosten verbunden sind. Seit 1872, wo die Reichs-Postverwaltung für ihr Hochbauwesen die ersten eigenen Verwaltungseinrichtungen schuf, hat sie eine sehr große Zahl reichseigener Gebäude errichtet, wie dies aus den Haushaltsplänen und Rechnungen der einzelnen Jahre hervorgeht. Daneben hat sie seit etwa drei Jahrzehnten auch zur Schaffung von Wohngelegenheiten für das Postpersonal an zahlreichen Orten Wohngebäude herstellen lassen. Zuerst geschah dies vorwiegend auf dem platten Land, in neuerer Zeit unter dem Einfluß der Wohnungsnot hauptsächlich in Städten, soweit sich in diesen keine Baugenossenschaft befindet. In gleichartiger Weise sind auch die früheren Postverwaltungen Bayerns und Württembergs vorgegangen.

An den Grundsätzen, die bisher für die Erbauung eigener Gebäude zu Zwecken des Betriebs und der Verwaltung und für die Schaffung von Wohngebäuden zur Fürsorge für das Postpersonal richtunggebend waren, wird die Postverwaltung auch weiterhin festzuhalten haben. Eine Einschränkung der Bautätigkeit etwa in der Absicht, die Diensträume mehr als bisher durch Anmietung zu gewinnen, widerspräche den Belangen der Verwaltung und den Bedürfnissen des Betriebs und wäre überdies unter den heutigen Verhältnissen nicht ausführbar. Eher wird die Verwaltung künftig durch die Verhältnisse gezwungen sein, auch in Fällen, in denen früher die Anmietung von Räumen vorgesehen wurde, zur Herstellung eigener Gebäude zu schreiten. Hatte sich die Postverwaltung bei der Herstellung ihrer Hochbauten für den Betrieb schon in der zurückliegenden Zeit von dem Gesichtspunkt leiten lassen, daß diese Zweckbauten nach jeder Richtung den Anforderungen der Einfachheit entsprechen sollen, so müssen jetzt und künftig Sparsamkeit und Einfachheit, unbeschadet der Erfüllung der betriebsdienstlichen Aufgaben, den obersten Grundsatz bilden.

Auch bei der Gebäudeunterhaltung und den Instandsetzungen muß dieser Grundsatz wie früher so auch künftig beachtet werden. Die Postverwaltung hat aber seit Beendigung des Krieges und noch in der nächsten Zukunft sehr erhebliche Mittel aufzuwenden, um die Instandsetzungen und Erneuerungen an den Gebäuden und in den Diensträumen, die während des Krieges wegen Mangels an Handwerkern und Rohstoffen nicht ausgeführt werden konnten, aus Gründen der Erhaltung der Gebäude und der geordneten Erfüllung der Betriebszwecke mit Beschleunigung vornehmen zu lassen.

In der Behandlung der Bauangelegenheiten sind seit einiger Zeit Änderungen im Gang und zum Teil schon eingeführt, die darauf abzielen, die Zuständigkeit der Ober-Postdirektionen und der Verkehrsämter zu erweitern, die Vorarbeiten für die Anmeldung der Bauforderungen abzukürzen, die Nachprüfung der Pläne und Überschläge zu beschränken und zu vereinfachen, das ganze Verfahren zu beschleunigen und die ausführenden Baubeamten mit einem größeren Maße von Selbständigkeit auszustatten. In Verbindung mit diesen Änderungen wird sich eine Verminderung des mit Bauangelegenheiten befaßten Personals ermöglichen lassen.

b. Technische Einrichtungen des Postbetriebs und des Postscheckbetriebs.

Bei der Herstellung neuer Betriebsanlagen war die Postverwaltung schon bisher durch die Bedürfnisse des Massenverkehrs darauf hingewiesen, die Einrichtungen des inneren Betriebs so zu gestalten, daß der Zu- und Abfluß der zu bewegenden Gegenstände sich rasch und glatt vollziehen kann. Daraus hat sich ergeben, daß sowohl für den Briefverkehr wie namentlich für den Paketverkehr innerhalb der Dienststellen mechanische Beförderungseinrichtungen der verschiedensten Art zur Anwendung kommen. Es finden sich im Postbetrieb neben einfachen Fallschächten, Fallschnecken, Paketrutschen, Gleitbahnen auch Aufzüge aller Art sowie Ketten-, Draht- und Seilbahnen, Fördergurte, Rollbahnen und Hausrohrposten vor. Die Einrichtungen werden, soweit es möglich und zweckmäßig ist, elektrisch betrieben. Auch für die Entstaubung von Postbeuteln und Säcken sind bei neu angelegten Postumschlagstellen mechanische Einrichtungen (Beutelschüttelwerke) vorhanden. Bei der im Gange befindlichen erneuten Durchprüfung der Dienstverhältnisse der Verkehrsämter wird darauf geachtet, ob mechanische Einrichtungen, die einen Ersatz für Menschenkraft bieten, in genügendem Maße vorhanden sind oder noch hergestellt werden müssen. Die gesteigerten Personalkosten werden dazu führen, auch bei allen künftigen Plänen für neue Anlagen und bei Betriebserweiterungen der Schaffung solcher Einrichtungen ein besonderes Augenmerk zuzuwenden.

Zur Entlastung und Beschleunigung des Postschalterdienstes hat die Postverwaltung in früheren Jahren Postwertzeichengeber (Briefmarken- und Postkartenautomaten) in großer Zahl sowie Automaten zur Quittungsleistung über Einschreibbriefe aufgestellt. Die Benutzbarkeit der Wertzeichengeber hat sich aber mit dem Verschwinden des Hartgeldes und der Erhöhung der Gebühren stark vermindert. Die Einschreibbriefautomaten werden von den Versendern nur sehr wenig benutzt.

Bei der Stemplung der Briefsendungen ist die Postverwaltung in den letzten Jahren in großem Umfang zu der Verwendung von Maschinen übergegangen. Die Zahl der Briefstempelmaschinen hat sich trotz aller Schwierigkeiten der Herstellung stark vermehrt. Als neue Einrichtung sind im Jahre 1920 die Barfreimachungsmaschinen eingeführt worden, die in einem Stempelgang auf den Sendungen den Postaufgabe- und den Gebührenstempel anbringen und zugleich die Zahl der Stemplungen selbsttätig feststellen. Solche Barfreimachungsmaschinen sind schon bei allen großen Postämtern aufgestellt. Daneben bestehen noch, namentlich in dem Verkehrsgebiet Bayern, Barfreimachungs-Stempelmaschinen früherer, aber ebenfalls leistungsfähiger Bauart. Im Paketverkehr werden seit einem Jahre besondere Registrierkassen benutzt, die der Barverrechnung der Gebühren durch Freistemplung dienen und den Dienst vereinfachen. Durch diese Maßnahmen sind wesentliche Ersparnisse in den Beschaffungskosten für Postwertzeichen erzielt worden. Die Einrichtungen sollen ausgestaltet werden. Außerdem ist beabsichtigt, künftig auch Firmen mit starkem Postverkehr und Behörden Freimachungsapparate von besonderer Bauart zur Barfreimachung ihrer Briefsendungen mietweise zu überlassen. Die technische Lösung ist bereits gefunden, die Aufstellung solcher Apparate ist noch im Laufe des Jahres 1922 in Aussicht genommen. Im Postbetrieb finden auch sonstige Stempel verschiedenster Art, wie Orts-, Gummi- und Nummernstempel, zur Abkürzung des Schreibwerks ausgedehnte Verwendung.

Im Postbeförderungs- und Eilbestelldienst innerhalb der Städte werden Botengänge des Postpersonals ersetzt durch Fahrten mit Fahrrädern oder namentlich mit kleinen Selbstfahrern. Im Landbestelldienst ist zu einer erheblich stärkeren Benutzung des Fahrrads übergegangen.

Zur Erleichterung des Ausgabedienstes ist die Postverwaltung bestrebt, bei den Postämtern, deren betriebsdienstliche Verhältnisse und Vorräume es irgend zulassen, Schließfachschränke aufzustellen und vorhandene Einrichtungen dieser Art den Verkehrsbedürfnissen entsprechend zu erweitern.

Von Schreib- und Rechenmaschinen wird schon bisher sowohl im Verwaltungsdienst als auch bei den Verkehrsämtern in weitem Umfang Gebrauch gemacht. Mit der Anschaffung solcher Maschinen, die übrigens jetzt mit großem Kostenaufwand verbunden ist, wird die Postverwaltung fortfahren, soweit dadurch die Wirtschaftlichkeit des Betriebs gehoben wird.

Am weitesten fortgeschritten ist die Verwendung von mechanischen Einrichtungen und von Maschinen bei dem neuesten Zweige der Post, dem Postscheckbetrieb. Da alle Postscheckämter in den letzten 14 Jahren eingerichtet sind, war die Verwaltung in besonderem Maß in der Lage, die Fortschritte der neuzeitlichen Technik den Zwecken dieses Betriebszweigs dienstbar zu machen. Schneidemaschinen öffnen stapelweise die Umschläge der täglich in Massen eingehenden Briefe, sie trennen auch Abschnitte und bestimmte Streifen nach den Bedürfnissen des Betriebs von den Zahlkarten ab. Mit Hilfe des sogenannten Durchleuchtungstisches wird die Entleerung der Briefumschläge rasch und sicher nachgeprüft. Bohrlöcher, die durch elektrisch angetriebene Bohrer hergestellt werden, ersetzen auf den Zahlkarten in der einfachsten mechanischen Weise den Ankunftsstempel. Zum Benummern der unzähligen Belege dienen Numerierstempel. Die planmäßig in verschiedenen Farben hergestellten Vordrucke durchlaufen in mechanisch zwangsläufiger Weise den Betrieb. Zahlreiche meist elektrisch angetriebene Addiermaschinen ermöglichen die Durchführung des außerordentlich umfangreichen Rechnungsgeschäfts; zum Teil sind die Addiermaschinen so eingerichtet, daß mit ihnen gleichzeitig zwei Spalten ausgefüllt werden können, die eine mit nichtaufzurechnenden Nummern, die andere mit aufzurechnenden Beträgen. Die Zahlungsanweisungen erhalten als Zeichen ihrer Echtheit mit Hilfe besonderer Maschinen einen eigenartigen Stempelabdruck. Die Anschriften für die zahlreichen Briefe mit den Kontoauszügen werden mit Adressiermaschinen hergestellt, die Druckplatten dazu mit Prägemaschinen. Briefschließmaschinen verschließen die Briefe und versehen sie zugleich mit dem Abdruck des Postaufgabestempels und des Dienstsiegels. Schreibmaschinen, Papierstanzen, Druckpressen und Heftmaschinen sind gleichfalls im Gebrauch. Was die Technik an geeigneten Mitteln zur

Ersparnis von Menschenkraft im Betrieb der Postscheckämter bis jetzt geboten hat, ist für sie nutzbar gemacht. Dies ist auch öffentlich anerkannt worden. So findet sich in dem 1./2. Heft der »Zeitschrift für Handelswissenschaftliche Forschung« von 1921 in einem Aufsatz »Kritisches zum Postscheckbetrieb und -verkehr« von einem außerhalb der Postverwaltung stehenden Verfasser die Feststellung: »Der Betrieb ist durch zeit- und energiesparende Maschinen, Arbeits- und Hilfsvorrichtungen bis an die äußerste Grenze mechanisiert nach dem Grundsatz, daß Arbeiten mit Hilfe von Maschinen, vor allem schreibenden Rechenmaschinen, geleistet werden, sobald diese die Produktivität der menschlichen Arbeit erhöhen.«

c. Das Telegraphen- und Fernsprechwesen.

Bei dem Telegraphen- und Fernsprechbetrieb sind die Möglichkeiten der Vereinfachung und Verbilligung außer in der Regelung der Personalverhältnisse (Ausbildung, Dienstverteilung, Nachwuchs usw.) und in dem Ausbau der Betriebsverfahren hauptsächlich auf dem Gebiet der Technik zu suchen. Die besonders in der neueren Zeit erfolgreich fortgeschrittene Technik bietet die Mittel und Wege, durch Vervollkommnung der Einrichtungen den Betrieb billiger und schneller abzuwickeln, Menschenkraft entbehrlich zu machen oder deren Tätigkeit auf ein Mindestmaß zu beschränken. Auf Grund dieser Erwägungen ist im Jahr 1921 ein technisches Staatssekretariat zum Zwecke der Zusammenfassung der technischen Abteilungen des Reichspostministeriums und der besseren Ausnutzung aller technischen Möglichkeiten eingerichtet worden.

Jede technische Neuerung und Verbesserung wird sofort aufgegriffen und, sofern sie von Wert ist, im Telegraphentechnischen Reichsamt gemeinschaftlich mit der einschlägigen Industrie bis zur praktischen Verwertung weiterentwickelt. Dabei ist oberster Leitsatz, die Wirtschaftlichkeit des Betriebs durch Fortschritte der Technik zu heben. Auch auf weitgehende Normalisierung und Typisierung der Apparate und des Bauzeugs bis zu den kleinsten Teilen wird hingewirkt, um die Beschaffung und Unterhaltung zu vereinfachen und zu verbilligen. Aus dem gleichen Grunde wird auch die Vereinheitlichung der Apparate und Bauformen für alle Teile des Reichs-Telegraphengebiets nach und nach durchgeführt.

Die wichtigste Aufgabe der Telegraphenverwaltung nach Kriegsende war die möglichst eingehende Wiederherstellung der heruntergewirtschafteten Betriebsmittel. Diese auf fast alle Orte des Reichs und auf ein Leitungsnetz von rund 10 Millionen Kilometer sich erstreckende Arbeit ist von so großem Umfang, daß sie noch jetzt im vollen Gang ist.

Die immer fühlbarer werdende Überalterung eines großen Teiles der Betriebsmittel, die erhebliche Steigerung des Telegraphen- und Fernsprechverkehrs und vor allen Dingen auch die steigende Unwirtschaftlichkeit haben ferner eine planmäßige Ausgestaltung und Vervollkommnung des Telegraphen- und Fernsprechwesens auf Grund der im letzten Jahrzehnt in Deutschland sowie im Ausland gemachten organisatorischen und technischen Erfahrungen dringend erforderlich gemacht. Zur Erreichung dieser Zwecke hat die Telegraphenverwaltung dem Reichstag in dem ersten Nachtrag zum Haushalt des Reichspostministeriums für 1921 einen Plan für die Jahre 1921 bis 1925 vorgelegt, der unter Aufwendung von nahezu 10 Milliarden Mark die dringendsten Aufgaben zu lösen bestimmt ist. Die Einzelheiten sind in der dem Nachtrag als Beilage 1 angefügten Denkschrift (Seite 45) enthalten. Neben der völligen Ausnutzung der vorhandenen Leitungen und aller technischen Möglichkeiten für die Gewinnung weiterer Absatzwege sind darin vorgesehen: der Bau einer größeren Zahl neuer Telegraphen- und Fernsprechleitungen, die weitergehende Verkabelung der wichtigeren Leitungen, auch innerhalb der Ortsnetze, die Schaffung eines großen Fernsprechkabelnetzes für den Weitverkehr, die Auslegung von Seekabeln, die Erweiterung und der Ausbau der technischen Amtseinrichtungen, insbesondere die Neuanlegung, Erweiterung und Erneuerung zahlreicher Fernsprechämter, die Vermehrung der Apparate, die Verbesserung der Stromerzeugungseinrichtungen, die Fortbildung der Einrichtungen für den drahtlosen Verkehr und — was für die Zukunft von besonderer Bedeutung ist — die umfassendere Einführung des Selbstanschlußbetriebs bei dem Fernsprecher.

Der Selbstanschlußbetrieb bietet wesentliche technische Vorteile gegenüber dem Handbetrieb, erspart eine große Zahl von Arbeitskräften und ist daher trotz der höheren Anlagekosten wirtschaftlicher als der Betrieb mit Handbedienung. Die Telegraphenverwaltung beabsichtigt, das Selbstanschlußsystem nicht nur in großen Ortsnetzen in Verbindung mit erforderlich werdenden Neueinrichtungen, sondern auch in kleineren Fernsprechnetzen auf dem Lande zur Anwendung zu bringen, um damit zugleich bei den kleinen Anstalten eine Ver-

einfachung des Betriebsdienstes zu erreichen. Außerdem werden in Fernsprechämtern mit Handbetrieb die technischen Mittel des Selbstanschlußsystems zur Erhöhung der Leistungen der Handbedienung verwertet.

Das Telegraphennetz genügt in seiner aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts überkommenen Gesamtordnung nicht den neuzeitlichen Wirtschaftsbedürfnissen. Die bisherige Arbeitsweise der Telegraphie ist wegen der für heutige Verhältnisse nicht mehr hinreichenden Leistungsfähigkeit der Apparate und der Zersplitterung des Weitverkehrs auf viele unvollkommen ausgenutzte Leitungen zu umständlich, so daß Zeitverbrauch und Arbeitsaufwand für die Übermittlung des einzelnen Telegramms über Gebühr groß geworden sind. Daraus folgt ein Betriebskostenaufwand, der erheblich über die Höhe hinausgeht, die der Telegraphierleistung angemessen ist. Durchgreifende Besserung der Wirtschaftlichkeit wird dadurch angestrebt, daß in erster Linie die vorhandene, den Wirkungsgrad herunterdrückende Zersplitterung durch eine grundsätzlich andere Anordnung des Telegraphennetzes beseitigt wird, die sich derjenigen anpaßt, die für den Fernsprechweitverkehr bereits in der Ausführung begriffen ist.

Die Telegrammassen, die zwischen den Haupt-Handels- und Industriestädten hin und her fluten, sollen von besonderen Knotenämtern aufgenommen und in wenige, aber sehr aufnahmefähige Kanäle zusammengedrängt werden, die mit Maschinen-Massentelegraphen gespeist werden. Um jedes Knotenamt herum wird ein Kranz von Sammelämtern gelegt, die den Telegrammverkehr aus ihrer Nachbarschaft aufsaugen, um ihn dem Knotenamt zuzuführen, und umgekehrt dem Knotenamt die von fernher herankommenden Massen abnehmen, um sie an die kleinen Nachbaranstalten zu verteilen. Die Sammelämter werden technisch viel einfacher als die Knotenämter, aber doch so ausgestattet sein, daß der Telegrammfluß zwischen Kleinämtern und Knotenamt gegenüber der jetzigen Netzanordnung, bei der die Telegrammengen aus den Kleinorten mit starker Verzögerung in das Großverkehrsnetz übertreten, in steter, rascher Bewegung bleibt. Die Kleinämter sollen mit dem einfachsten Apparat, den jeder bedienen kann, dem Fernsprecher, ausgerüstet werden, damit sie ihr Sammelamt jeden Augenblick erreichen können. Der Schwerpunkt der Neuordnung liegt also in der maschinellen Zusammenfassung der Telegrammassen auf den wichtigen Linien des Weitverkehrs. Voraussetzung dafür ist, daß die Verbindungsleitungen zwischen den Knotenämtern dauernd betriebsfähig und unbedingt störungsfrei sind. Diese Eigenschaft besitzt aber das jetzige Telegraphennetz nicht; denn dessen oberirdische Linienzüge mit rund 630 000 km Leitungslänge sind so unsicher, daß kaum ein Jahr vergeht, in dem nicht mehrfach die Telegraphenlinien großer Gebiete des Reichs durch Witterungseinflüsse tagelang betriebsunbrauchbar gemacht werden, ganz abgesehen von zahlreichen Einzelstörungen, die sich derart fühlbar machen, daß ein erheblicher Teil der Betriebszeit nicht durch Telegrammübermittlung, sondern durch Störungen und Betriebshemmungen ausgefüllt ist. Vor solchen Übelständen kann man die neuen Telegraphengroßkanäle nur durch Aufnahme in Kabel bewahren. Auf die vorhandenen unterirdischen Telegraphenkabel, die mit rund 40 000 km Leitungslänge schon vor mehr als 40 Jahren hergestellt worden sind, kann hierbei jedoch nicht gerechnet werden, weil sie, abgesehen von ihrer für den neuzeitlichen maschinellen Schnellbetrieb ungeeigneten technischen Ausführung, durch unaufhaltbares Verrotten ihrer Isolierhülle am Ende ihrer Gebrauchsfähigkeit angelangt sind. Es wäre also für die nächsten Jahre ein neues Telegraphenkabelnetz von etwa 5 000 km Länge mit einem Kostenaufwand von rund 1,5 Milliarden Mark neben dem bereits für Fernsprechzwecke in Bau befindlichen Kabelnetz erforderlich geworden. Hier war es Aufgabe der Technik, helfend einzugreifen, und nach langwierigen Versuchen ist nunmehr die Aufgabe gelöst, beliebig Fernsprech- und Telegraphenapparate in Fernsprechkabeln störungsfrei nebeneinander zu betreiben, und zwar mit einer bisher noch nie erreichten Wirtschaftlichkeit, da bis zu sechs Telegraphenapparate auf einer Leitung gleichzeitig ohne gegenseitige Behinderung arbeiten können. Damit ist die Möglichkeit gegeben, die für den zukünftigen telegraphischen Massenverkehr nötigen Großkanäle ohne besondere Kosten nach und nach aus dem entstehenden Fernsprechkabelnetz zu gewinnen, während die Herstellung eines eigenen kostspieligen Telegraphenkabelnetzes in Fortfall kommt.

Um den Neubau der teuren, wirtschaftlich ungünstig arbeitenden Oberleitungen nach Möglichkeit einzuschränken, ist die Telegraphenverwaltung ständig bemüht, eine bessere Ausnutzung vorhandener Leitungen nicht nur durch Verbesserung der Apparatsysteme (Schnelltelegraphie usw.) herbeizuführen, sondern gleichzeitig eine Vermehrung der Leitungswege durch technische Kunstgriffe zu erzielen. Auf diesem Gebiet können ganz besondere Erfolge

und damit Wenigeraufwendungen erreicht werden. Von 1919 bis 1921 sind mit verhältnismäßig geringfügigem Geldaufwand ohne Verbrauch von Kupfer die Absatzwege auf den verkehrsreichen Linien etwa um 25 v H vermehrt worden. Immer neue Absatzwege werden durch Kunstschaltungen gewonnen, die es ermöglichen, auf derselben Telegraphenleitung in beiden Richtungen gleichzeitig zu arbeiten, Fernsprechleitungen zugleich für die Telegrammbeförderung mitzubenutzen, auf zwei Fernsprechverbindungen gleichzeitig drei Gespräche zu führen und schließlich mit Hilfe des Hochfrequenzsystems sogar auf einer Leitung mehrere Gespräche oder mehrere Telegramme gleichzeitig zu befördern.

Als eine den Drahtbetrieb wirksam ergänzende Einrichtung ist der Funkbetrieb zunächst im Überseeverkehr und bald auch im europäischen und im Inlandsverkehr für den Nachrichtenschnelldienst nutzbar gemacht. Zwischen der Hauptfunkstelle Berlin und einer Anzahl an den Verkehrsknotenpunkten errichteten Funkstellen ist ein Dauerfunkverkehr eingeführt, um die für Übersee bestimmten drahtlosen Nachrichten sowie neuerdings auch ganz besonders dringende Inlandsnachrichten unter Vermeidung des überlasteten Drahtverkehrs auf schnellstem Wege zu befördern. Auch der Küstenverkehr ist verbessert und erweitert. Zur Verbreitung wirtschaftlicher Nachrichten allgemeiner Art ist für den Verkehr innerhalb des Reichs die Übermittlung eines Wirtschaftsdienstes mit Funktelegraphie und Funktelephonie eingerichtet. Da infolge der Rundwirkung jeder Funkstelle die Möglichkeit vorliegt, die ausgesendeten Telegramme an beliebig vielen Stellen gleichzeitig aufzunehmen, wird bei der Aussendung gleichlautender Nachrichten gleichzeitig an viele Empfänger eine erhebliche Ersparnis an Betriebspersonal bei gleichzeitiger Entlastung von Drahtleitungen erzielt. Die Wirtschaftlichkeit des noch in der Entwicklung befindlichen Funkdienstes wird dauernd durch Einführung verbesserter Methoden gehoben.

Die elektrischen Eigenschaften der großen Fernsprechleitungen werden durch Einschaltung von Pupinspulen und Verstärkern so verbessert, daß mit verhältnismäßig dünnen Leitungen Sprechmöglichkeit auf große Entfernungen geschaffen und dadurch eine bessere Ausnutzung vorhandener Leitungen und eine erhebliche Ersparnis an Kupfer beim Bau neuer Leitungen ermöglicht wird.

Einer der Gründe für die unzulängliche Ausnutzungsmöglichkeit der Fernleitungen sind die Störungen, die benachbarte Leitungen aufeinander ausüben (Induktion). Die in großem Maßstab eingeleiteten Induktionsschutzmaßnahmen schreiten befriedigend fort und sind ebenfalls geeignet, eine wesentlich bessere Ausnutzung vorhandener Leitungen und damit eine Beschränkung des Bedarfs an neuen Leitungen zu bringen.

Sind auf dem eingeschlagenen Weg auch jährlich große Summen zu ersparen, so wird doch der Betrieb mit Freileitungen stets unwirtschaftlich arbeiten und Zehntausende von Arbeitskräften zu seiner Überwachung und Unterhaltung beanspruchen. Erst der Übergang zur Leitungsführung in Kabeln wird eine starke Verminderung dieses Personals herbeiführen und dem Betrieb die erforderliche Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit geben. Das in Angriff genommene Fernkabelnetz wird aber noch in anderer Beziehung wesentliche Ersparnisse mit sich bringen.

Während die oberirdischen Fernsprechleitungen für den Weitverkehr je nach der Entfernung Drahtstärken von 3 bis 4,5 mm haben müssen, genügen für die Fernkabel nach den in den letzten Jahren erreichten technischen Fortschritten Aderstärken von 0,9 und 1,4 mm. Was das bedeutet, erhellt am besten daraus, daß aus dem Kupfer einer einzigen oberirdischen Leitung von 4,5 mm Durchmesser 24 Kabeladern von 0,9 mm Durchmesser und 10 solche von 1,4 mm Durchmesser hergestellt werden können. Würde das Fernleitungsnetz wie bisher weiter oberirdisch ausgebaut, so wären dafür jährlich 6 000 t Kupfer erforderlich, für die Herstellung des Fernkabelnetzes bedarf es dagegen nur 2 400 t jährlich. Hinzu kommt, daß nach Fertigstellung eines gewissen Teiles des Fernkabelnetzes eine Anzahl oberirdischer Leitungen wird abgebrochen werden können, so daß von den jetzt in das oberirdische Fernleitungsnetz eingebauten 80 000 t Kupfer nach und nach voraussichtlich etwa 40 000 t gewonnen und für die Herstellung von Kabeln verwendet werden können.

Daß das mit dem Fernkabelnetz zu erzielende wirtschaftliche Ergebnis weit günstiger sein wird als der bisherige Fernbetrieb, ist im wesentlichen auf technische Fortschritte bei der Durchbildung der Fernsprech- und Verstärkereinrichtungen zurückzuführen, die im Telegraphentechnischen Reichsamt im Zusammenwirken mit der Industrie erreicht worden sind. In einem Fernkabel der hauptsächlich zur Verwendung kommenden Type mit 249 Sprechstromkreisen können täglich bis zu 50 000 Dreiminutengespräche geführt werden, während sich in dem älteren Teile des Rheinland-Kabels (Berlin—Hannover) eine tägliche Leistung

von nur 15 600 Gesprächen erzielen läßt. Die Leistungsfähigkeit des Kabels hat sich also mehr als verdreifacht, und dabei wird für das neue Kabel nur etwas mehr als die Hälfte des Kupfers des älteren Kabels gebraucht. Die auf den Materialaufwand entfallenden Kosten für ein Gespräch im älteren Kabel verhalten sich zu denen eines Gesprächs im neuen Kabel etwa wie 3 : 1, ein einwandfreier Beweis für den Einfluß der technischen Arbeit auf die Wirtschaftlichkeit.

Besonderes Augenmerk wird auch auf die Verbilligung der Stromquellen gerichtet. Der Betriebsstrom für Telegraphen- und Fernsprechzwecke wird in immer weiterem Maß unmittelbar aus den öffentlichen Starkstromnetzen entnommen. Durch Verwendung der neuerdings mit Unterstützung des Telegraphentechnischen Reichsamts entwickelten Edelgasröhren ist es gelungen, auch den Betriebsstrom für die einzelnen Sprechstellen unmittelbar dem Starkstromnetz zu entnehmen. Damit werden sich jährlich mehrere Millionen Mark allein für Trockenelemente ersparen lassen. Eine weitere Verminderung des Verbrauchs an Trockenelementen, die jetzt etwa das Fünfzigfache des Friedenspreises kosten, wird dadurch erreicht, daß die Sprechstellenapparate fortan mit einer von Bayern eingeführten Induktionsspule versehen werden, die es ermöglicht, bei jeder Sprechstelle mit örtlicher Mikrophonspeisung mit e i n e m, statt bisher zwei Trockenelementen auszukommen. Dies hat ebenfalls eine Verminderung der Betriebskosten um mehrere Millionen Mark im Jahre zur Folge.

Bei den technischen Einrichtungen der neuen Fernsprechämter werden wesentliche Ersparnisse dadurch erzielt, daß an Stelle der bisherigen Kabel mit Baumwoll-Seidenbespinnung solche verwendet werden, deren einzelne Leiter durch einen Lacküberzug und eine Papierumwicklung isoliert sind. Auf diese Weise wird zugleich eine bedeutende Einschränkung des Verbrauchs an Seide, die vom Ausland eingeführt werden muß, erreicht. Noch in zahlreichen anderen Fällen haben die vermehrte Anwendung technischer Neuerungen sowie der Ausbau des technischen Versuchswesens zu günstigen Ergebnissen geführt.

Die wichtigste Vorbedingung für die allmähliche Gesundung des Telegraphen- und Fernsprechwesens in technisch-wirtschaftlicher Beziehung ist aber das Vorhandensein von Personal, das befähigt ist, die technischen Arbeiten zu übernehmen und die sachgemäße Instandhaltung und wirtschaftliche Anwendung der neuen technischen Betriebsmittel durchzuführen. Dazu reicht das vorhandene technische Personal weder an Zahl noch an Eignung aus. Die Eröffnung der geplanten neuen höheren und mittleren technischen Laufbahnen für das Telegraphen- und Fernsprechwesen und die Aufnahme von ausgebildeten Technikern ist deshalb dringende Notwendigkeit.

An der Durchführung des dargelegten großen Planes für den Ausbau und die technische Vervollkommnung des Telegraphen- und Fernsprechwesens wird seit 1919 mit allen Kräften gearbeitet. Seine völlige Verwirklichung, die noch einige Jahre beanspruchen wird, wird sich in der Folge in der wünschenswerten Verbesserung und Beschleunigung des Nachrichtenschnelldienstes, aber auch in einer wesentlichen Vereinfachung und Verbilligung des Betriebs äußern.

d. Das Beschaffungswesen.

Bei dem großen Bedarf an Betriebs- und Baustoffen und sonstigen Sachgütern, die die Post- und Telegraphenverwaltung fortlaufend benötigt, ist die zweckentsprechende Regelung des Beschaffungswesens von großer Wichtigkeit. Die Frage, ob die Beschaffung besser in einer Hand zusammengefaßt oder getrennt nach Bezirken oder Orten vorgenommen wird, läßt sich allgemein weder nach der einen noch nach der anderen Richtung entscheiden. Dies hängt vielmehr von der Art und dem Zweck der Gegenstände sowie von den Marktverhältnissen ab.

Bei einer Reihe von Gegenständen hat die Post- und Telegraphenverwaltung bis jetzt durch die Zusammenfassung an einer Stelle günstige Erfahrungen erzielt. Dem Telegraphentechnischen Reichsamt ist die Beschaffung der Telegraphen- und Fernsprechapparate, der funktechnischen Gegenstände, der Stromquellen, des Telegraphenbauzeugs und einzelner Arten des Postdienstbedarfs für die Dienststellen im alten Reichspostgebiet übertragen. Für dasselbe Gebiet ist die Beschaffung aller im Postbetrieb erforderlichen Briefbeutel der Ober-Postdirektion Berlin und der ihr unterstellten Beutelausgleichstelle zugewiesen. Für die Verkehrsgebiete Bayern und Württemberg werden diese Beschaffungen im allgemeinen durch die früher damit befaßten Dienststellen in München und Stuttgart bewirkt. Stempel- und Barfreimachungsmaschinen sowie sonstige Gegenstände, bei denen

eine bestimmte technische Beschaffenheit vorausgesetzt werden muß, werden von einer Dienststelle des Reichspostministeriums beschafft und den Bedarfsstellen überwiesen. Die Herstellung der Postwertzeichen ist aus Gründen der Sicherheit der Reichsdruckerei zugewiesen; bestimmte Arten von Wertzeichen werden aber auch von dem Hauptmünzamt in München hergestellt. Bei der Vergebung der Lieferungen haben die Beschaffungsstellen darauf Bedacht zu nehmen, daß die verschiedenen Gebietsteile des Reichs möglichst gleichmäßig berücksichtigt werden, soweit nicht zwingende Gründe (Patente usw.) entgegenstehen.

Die in den Jahren 1920 und 1921 durchgeführte Zusammenfassung von Beschaffungen bei dem Telegraphentechnischen Reichsamt hat der Verwaltung bereits einen ansehnlichen Nutzen gebracht. Es handelt sich dabei um gewaltige Jahresmengen, z. B. 3 000 t verzinkten Eisendraht, 6 000 t Hartkupfer- und Bronzedraht, 1 800 000 Porzellandoppelglocken, 7 000 t Kleineisenzeug, 99 000 cbm Telegraphenstangen, 850 000 Trockenelemente, 980 000 kg Papierstreifen für Telegraphenapparate und Telegrammvordrucke, 130 000 Sprechstellenapparate nebst Zubehör, 35 000 Wecker, 30 000 Anschlußdosen, 25 000 Klappenschränke und Zwischenstellen-Umschalter. Der Wert der vom Telegraphentechnischen Reichsamt jährlich zu vergebenden Lieferungen beläuft sich auf etwa $1^1/_4$ Milliarden Mark. Bei den großen Bedarfsmengen kann die Verwaltung die Vorteile des Großabnehmers ausnutzen, günstige Preisstellung erreichen und bei der Preisberechnung mitwirken. Die Zusammenfassung an einer Stelle ermöglicht es auch, die Marktlage besser auszunutzen und die Vergebungs- und Beschaffungszeitpunkte richtig zu wählen, auch in geeigneten Fällen selbst Rohstoffe zu kaufen. So hat die Verwaltung im laufenden Rechnungsjahr allein durch Selbsteindeckung mit Kupfer, das zur Verarbeitung an die Draht- und Kabelfabriken abgegeben wird, eine Ausgabeersparnis von rund 37 Millionen Mark erzielt.

Sehr viele Bedarfsgegenstände, namentlich für den Postbetrieb, werden von den Ober-Postdirektionen für ihren Bezirk und von den Verkehrsämtern beschafft. Um aber auch in diesen Fällen ein möglichst wirtschaftliches Verfahren zu sichern, übt die Beschaffungsstelle des Telegraphentechnischen Reichsamts zugleich die Tätigkeit als Ausgleichs- und Preisprüfstelle aus, die für bestimmte Gegenstände die Erscheinungen auf dem Markt aufmerksam verfolgt, die technischen Anforderungen feststellt, die Preise auf ihre Angemessenheit prüft und den beschaffenden Stellen allgemeine Anhalte für zweckmäßigen Einkauf bietet. Auch hinsichtlich des Bedarfs an dienstlichen Drucksachen besteht der Grundsatz, daß ein wesentlicher Teil durch die Vertragsdruckereien der Ober-Postdirektionen hergestellt wird. Bei Vergebungen für die Ausführung von Bauten, die für die Regel von den Bezirksstellen auf Grund öffentlicher Ausschreibungen vorzunehmen sind, werden die Belange der Postverwaltung in bestmöglicher Weise wahrgenommen.

Die bisherige Regelung des Beschaffungsverfahrens, die auf der einen Seite den Bedürfnissen der Einheitlichkeit, auf der anderen Seite den Belangen der Bezirke gerecht werden soll, hat sich im allgemeinen bewährt. Das Reichspostministerium läßt aber die Einrichtungen für die Beschaffungen, die vorhandenen Lieferungsverträge und die bestehenden Geschäftsbeziehungen einer Durchsicht dahin unterziehen, ob nach jeder Richtung der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit gewahrt ist. Dabei ist an sich keine weitergehende Zusammenfassung der Beschaffungen beabsichtigt, wohl aber, soweit noch erforderlich, die Feststellung einheitlicher Richtlinien und eindeutiger technischer Vorbedingungen. Es sollen damit auch die auf Staatsverträgen beruhenden Beschaffungen in bestimmten Gebieten und die Vergebungen an bisherige Lieferer bei angemessenen Preisforderungen nicht beeinträchtigt werden.

6. Wirkungen für den Posthaushalt.

Die geldliche Wirkung der Vereinfachungs- und Verbilligungsmaßnahmen, die die Post- und Telegraphenverwaltung in den letzten Jahren durchgeführt hat, die zur Zeit im Gange sind und deren Ausführung sie für künftig plant, kann nicht dem Betrag nach genau bestimmt werden. Es steht aber außer Zweifel, daß die bereits vollzogenen Vereinfachungen und Verbilligungen in den Verkehrseinrichtungen, ferner im inneren Post-, Postscheck-, Telegraphen- und Fernsprechbetrieb, in der planmäßigen Verringerung und Umgestaltung des Personals und in den technischen Einrichtungen gegenüber dem Ausmaß, das in der früheren Friedenszeit üblich war, eine Ausgabenverminderung um einige Milliarden Mark heutigen Wertes zur Folge gehabt haben. Wenn diese Beschränkung der Ausgaben in dem Posthaushalt bis jetzt nicht besonders in die Erscheinung getreten und trotz der Vereinfachungen der Fehlbetrag gewachsen ist, so liegt dies daran, daß die fortschreitende Geld-

entwertung und die zunehmende Teuerung von Jahr zu Jahr die Ausgaben der Postverwaltung auf allen Gebieten unaufhaltsam und ganz unverhältnismäßig in die Höhe getrieben haben, daß die Gebührenerhöhungen bis vor kurzem nicht der Entwicklung der Preise und der Geldentwertung gefolgt sind, daß der Posthaushalt noch in vielfachen Beziehungen mit den Folgen des Krieges und der Staatsumwälzung belastet ist und seine Regelung vorerst nicht allein von dem Willen der Verwaltung abhängt. In besonderem Maße kommen dabei auch die sehr beträchtlichen, mit dem Sinken des Geldwerts stark gestiegenen Mehrausgaben in Betracht, die der Post- und Telegraphenverwaltung durch die Instandsetzung, Ergänzung und Erneuerung der durch den Krieg heruntergewirtschafteten Einrichtungen erwachsen sind und die im Gesamtverlauf des Wiederaufbaues in die Milliarden gehen. Im übrigen wird hinsichtlich der Ursachen des bisherigen Fehlbetrags im Posthaushalt auf die Denkschrift Bezug genommen, die der Herr Reichsminister der Finanzen dem Reichstag auf die Anfrage Nr. 997 der Abgeordneten Dr. Quaatz und Genossen (Drucksachen I 1920/21 Nr. 2610) vorlegt. In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, daß auch die Postverwaltungen anderer Länder, einschließlich der Siegerstaaten, unter den Wirkungen und Nachwirkungen des Krieges mit Fehlbeträgen in ihren Haushalten arbeiten müssen.

Die Umstände, die eine Gestaltung des Posthaushalts nach kaufmännischen Grundsätzen vorläufig nicht zulassen, stehen im allgemeinen in engem Zusammenhang mit den Zeitverhältnissen und ihren politischen, wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen; sie können, wie diese selbst, nur allmählich in die Bahn regelmäßiger Entwicklung gebracht werden. Dies bedeutet für die Postverwaltung, daß auch ihr Haushalt für das Jahr 1922 noch die Belastung der Kriegs- und Nachkriegszeit zu tragen hat. Es sind jedoch Schritte eingeleitet, um die Befreiung von diesen Lasten herbeizuführen und dabei auch für den Kriegsverschleiß der Betriebsmittel und für die an den Feindbund abgetretenen Werte eine entsprechende Entschädigung zu erlangen. Aus Anlaß der im Gange befindlichen Vereinfachungsmaßnahmen sind in dem Entwurf des Haushaltsplans für 1922, der dem Reichstag zur Beschlußfassung vorliegt, schon Wenigerausgaben von über ½ Milliarde Mark in Rechnung genommen. Die Verwaltung hofft, daß die eingeleiteten Maßnahmen in Wirklichkeit ein noch günstigeres Ergebnis in der Haushaltsrechnung zeitigen werden.

Eine Vorhersage, welche weiteren Ausgabenverminderungen für die späteren Jahre aus dem Vollzug der geplanten Vereinfachungen und Verbilligungen hervorgehen werden, ist bei der ungleichmäßigen und nicht übersehbaren Entwicklung aller Verhältnisse noch weniger als für das laufende Jahr möglich. Wenn auch viel daran liegt, alle in Aussicht genommenen Änderungen so rasch wie möglich ins Werk zu setzen, so wird doch, wie im einzelnen dargelegt wurde, die volle Wirkung erst im Laufe der Jahre eintreten. Für den Beharrungszustand darf gegenüber 1922 zweifellos noch eine sehr beträchtliche verhältnismäßige Verminderung der Betriebs- und Personalkosten und damit eine wesentliche Verbesserung der Betriebszahl im Posthaushalt in Aussicht genommen werden.

Es bleibt die Frage zu beantworten, ob die Postverwaltung bei dem Gesamtergebnis der Vereinfachungen imstande sein wird, sich in der Zukunft als Wirtschaftskörper selbständig zu erhalten. Das Reichspostministerium glaubt diese Frage bejahen zu können, wenn gewisse Voraussetzungen erfüllt werden. Vor allem muß der Posthaushalt von den Folgen des Krieges und der Staatsumwälzung völlig befreit werden. Die Verwaltung wird ihre Ausgaben auf das unumgängliche, im Rahmen ihrer volkswirtschaftlichen Aufgaben angängige Maß zu beschränken, ihre Einnahmen aber unter Beachtung kaufmännischer Grundsätze so günstig als möglich zu gestalten haben. Ihre Tarifpolitik wird sich darauf richten müssen, für die Leistungen ein den Betriebskosten im ganzen gerecht werdendes Entgelt zu erlangen, wobei die volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte des Güteraustausches, die berechtigten Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und besonders der Geschäftswelt, ebenso auch die kulturellen Aufgaben der Post die gebührende Beachtung finden sollen. Wenn die Post- und Telegraphenverwaltung aber Leistungen verrichtet für Zwecke, die außerhalb ihres Wirkungskreises und ihrer Verpflichtungen liegen, oder wenn sie aus staats- oder wirtschaftspolitischen Gründen Gebührenermäßigungen einzuräumen veranlaßt wird, so muß ihr Haushalt die entsprechende Entlastung finden. Denn Gebührenvergünstigungen bei einzelnen Verkehrszweigen verursachen, wenn sich Einnahmen und Ausgaben ausgleichen sollen, nach Umständen eine ungerechtfertigte Mehrbelastung anderer Verkehrszweige. Die Erlangung einer die Selbstkosten deckenden Entschädigung der Leistungen für fremde Zwecke ist in die Wege geleitet. Die Post wird auch sonst auf möglichste Vermehrung ihrer Einnahmen bedacht sein müssen, also lohnende Nebenaufgaben, wie die Postreklame und ähnliche

außerhalb ihres eigentlichen Tätigkeitsfeldes liegende Arbeiten, auch fernerhin insoweit auszuführen haben, als sie nicht ihrer Eigenschaft als öffentlicher Verkehrsanstalt zuwiderlaufen. Nach kaufmännischem Grundsatz wird die Post- und Telegraphenverwaltung ihre Ausgaben für werbende Anlagen, namentlich soweit sie eine Substanzvermehrung in sich begreifen, in der Haushaltsrechnung als Anlagekosten zu behandeln und, abgesehen von der Verzinsung und Tilgung, außerhalb der Betriebsrechnung nachzuweisen haben, wie es für Fernsprechzwecke schon üblich ist und wie auch für 1922 weitere derartige Ausgaben, z. B. für Hochbauten, in den außerordentlichen Haushalt verwiesen worden sind. Endlich muß die Verwaltung das Absehen darauf richten, zur Ausgleichung der Schwankungen in den Abschlüssen des Haushalts und zur Schaffung von Möglichkeiten für die rasche Verfügung über Geldmittel (z. B. für Beschaffung von Kraftfahrzeugen, von Stoffen und Apparaten) Fonds zu bilden, sobald die Verhältnisse es irgend gestatten.

Alle diese Gesichtspunkte lassen sich aber nur zur vollen Geltung bringen, wenn die Post- und Telegraphenverwaltung bei der Regelung ihres Haushalts und in ihrem ganzen Finanzgebaren mit der entsprechenden Selbständigkeit und Bewegungsfreiheit ausgerüstet wird. Sie zu erlangen, wird eines der nächsten Ziele der Verwaltung bilden müssen.

Der Verkehrsbeirat hat in seiner Sitzung vom 26. Januar 1922 zu den hier erörterten Fragen in gleichem Sinne Stellung genommen.

* * *

Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ist entschlossen, alle Maßnahmen, die eine Vereinfachung und Verbilligung von Betrieb und Verwaltung zu bewirken geeignet sind, in ihrem ganzen Bereich mit allem Nachdruck zur Durchführung zu bringen. Jede Unterstützung und Förderung, die ihr dabei, von welcher Seite immer, von Außenstehenden wie von ihrem Personal, zuteil wird, ist willkommen, jede Anregung wird gern aufgenommen und bearbeitet. Im Verfolg dieser Anschauung ist jetzt aus Mitgliedern des 27. Ausschusses des Reichstags und aus Vertretern des Verkehrsbeirats, des Beamtenbeirats und Zentralbetriebsrats mit Hinzuziehung von Beamten des Ministeriums ein Vereinfachungsausschuß gebildet, der alle Einrichtungen der Post- und Telegraphenverwaltung, besonders ihren Betrieb, eingehend an Ort und Stelle prüfen soll. Wirtschaftlichkeit in allen Dingen und Einfachheit müssen die Mittel bieten, die Leistungen der Post und Telegraphie zur Bedienung des Verkehrs und zu bestmöglicher Befriedigung der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse zu steigern. Dann wird es dem einmütigen Zusammenwirken aller Glieder der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gelingen, sie wieder auf die Höhe zu führen, die sie vor dem Krieg in der Volks- und Staatswirtschaft und in der Welt einnahm.

Die Wirkungsweise und Bauart der Sammelheizanlagen.

Von Postbaurat Kasten in Berlin.

In einer früheren Arbeit (Archiv 1922, S. 33) hatten wir die allgemeinen wärmewirtschaftlichen Anforderungen und Gesichtspunkte kennengelernt, die eine sparsam arbeitende Sammelheizanlage zu erfüllen hat. Wenn es auch hauptsächlich die Aufgabe der Fachbeamten sein wird, die Heizungen in ihrer Wirkungsweise und Bauart genau zu kennen und zu beurteilen, so können doch auch für den Benutzer Kenntnisse auf diesem Gebiet nur von Vorteil sein, zumal da unsere Zeit von der Technik auf allen Gebieten derart beeinflußt wird, daß auch beim Nichtfachmann Verständnis für technische Dinge vorausgesetzt werden kann.

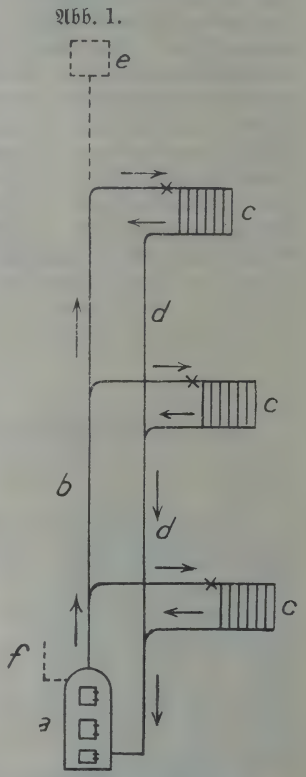
Die Sammelheizanlagen haben eine ähnliche Entwicklung durchgemacht wie viele andere mit dem Hochbau zusammenhängende Maschinenanlagen: sie sind bis vor kurzem in der Hauptsache als bauliche Anlagen behandelt worden; erst die neuere Zeit mit ihrer Brennstoffnot hat sie zu einer wärmewirtschaftlichen Betriebsangelegenheit werden lassen und sie daher mehr und mehr zur Aufgabe

des Maschinenwesens gemacht, dessen Arbeitsgebiet es ist, aus dem Brennstoff Wärme, aus der Wärme Bewegung, aus der Bewegung Arbeit hervorzubringen.

Wenn wir eine Sammelheizanlage betrachten, so erscheint sie uns äußerlich im Gegensatz zu den Kraftanlagen als ein bewegungsloses Gebilde. Sie vermag indessen ihre Aufgabe, die aus dem Brennstoff im Kessel entwickelte Wärme den Verbrauchsstellen zuzuführen, nur mit Hilfe von Bewegung zu lösen. Diese geschieht durch einen äußerlich nicht erkennbaren, fortwährenden Kreislauf zwischen Kessel, Verteilungsrohren und Heizkörpern, der dem Blutkreislauf ähnlich ist; ja es fehlt in umfangreichen Anlagen auch das Herz nicht, als das wir die elektrisch angetriebene Umlaufpumpe bei den sogenannten Pumpenheizungen ansehen können. Bei kleineren und mittleren Heizanlagen wird der Umlauf des Heizmittels, des Wassers oder Dampfes, durch die Erwärmung und Abkühlung des Wärmeträgers hervorgerufen. Bei der Dampfheizung steigt der Dampf durch senkrechte Steige- und wagerechte Verteilungsleitungen zu den Heizkörpern auf, wird hier durch die Wärmeabgabe an die Raumluft so stark abgekühlt, daß er zu Wasser niedergeschlagen wird; dieses Wasser, das Kondenswasser, fließt mit natürlichem Gefälle dem Kessel wieder zu, wird dort wieder in Dampf verwandelt und setzt seinen Kreislauf fort, bis die Heizzeit ihr Ende erreicht.

Bei den Warmwasserheizanlagen wird das Wasser nicht in Dampf verwandelt; der Umlauf wird hier lediglich durch den Temperaturunterschied des Wassers hervorgerufen, das infolge der Erwärmung im Kessel und seines hierdurch verringerten spezifischen Gewichts aufsteigt und nach der Abkühlung zum Kessel hinabfließt. Der Umlauf des Wassers ist viel träger als der des Dampfes; daraus erklären sich Mißerfolge der Warmwasserheizung, wenn man ihr eine allzu große Ausdehnung gibt. Außer der schon erwähnten Einschaltung von Umlaufpumpen hat man auch andere Mittel versucht, um den Umlauf zu beschleunigen, z. B. das Einführen von Dampf und Luftbläschen in das aufsteigende Wasser, um sein Raumgewicht zu verringern, ohne jedoch den Umlauf der Dampfheizungen damit zu erreichen.

Abb. 1.



Schaltbild einer Heizung.

Wir erkennen also, daß in den uns tot und unbeweglich erscheinenden Heizrohren und Heizkörpern dauernde Bewegung und Leben herrscht; daraus ergibt sich, daß für ihr richtiges Arbeiten die folgerichtige Anwendung der Gesetze der Bewegungslehre von großer Wichtigkeit ist; insbesondere gelten für sie die Gesetze von der Strömung und Bewegung tropfbar flüssiger und gasförmiger Körper durch Rohrleitungen.

Hinsichtlich der allgemeinen Anordnung stimmen Warmwasser- und Dampfheizungen überein; für beide kann daher das in Abb. 1 dargestellte Schaltbild als Muster dienen.

Von dem Kessel a steigt der Heizdampf oder das Heizwasser im Steigerohr b auf und wird durch die Verteilungsleitungen den Heizkörpern c zugeführt. Nach Abgabe der Wärme fließt das Wasser durch das Rohr d dem Kessel a wieder zu. Durch Vermehrung der Leitungen b und d läßt sich eine größere Anzahl von Heizkörpern an einen Heizkessel anschließen.

Damit alle mit Heizkörpern versehenen Räume eine gleichmäßige Erwärmung erhalten, muß der Zufluß zu den einzelnen Heizkörpern genau berechnet und geregelt werden, denn sonst würde sich der Dampf vorzugsweise den nächsten Weg suchen, also die in der Nähe des Kessels befindlichen Heizkörper zu sehr, die entlegenen zu wenig oder gar nicht erwärmen. Man muß also die Zuleitungen zu den in der Nähe des Kessels aufgestellten Heizkörpern enger, die zu den entfernteren weiter machen und daher jedes Rohr einzeln so berechnen, daß der Dampfdruck vor jedem Heizkörper der gleiche ist.

Die sorgfältige Berechnung der Rohrleitungen ist das wichtigste Kennzeichen einer gut durchgebildeten Heizanlage; aber trotz der genauesten Berechnung ergeben sich beim praktischen Gebrauch Abweichungen, die eine Nachregelung des Dampfzuflusses erforderlich machen. Sie besteht in Ventilen oder Hähnen, die vor jedem Heizkörper in die Dampfleitung eingebaut werden; ihre freie Öffnung wird durch einstellbare Anschläge so begrenzt, daß der Dampfzutritt bei den einzelnen Heizkörpern auch bei ganz geöffnetem Ventil verschieden groß ist. Daneben erlauben die Ventile, den Heizkörper innerhalb des Regelbereichs ganz oder teilweise abzustellen.

Wie die Abb. 1 zeigt, ist der Kreislauf bei der Heizung vollständig geschlossen; damit durch zu starkes Heizen nicht die gegen inneren Druck besonders empfindlichen Kessel und Heizkörper zerspringen, sind Sicherheitsvorrichtungen gegen zu hohen Druck erforderlich.

Diese Einrichtung besteht bei Warmwasserheizungen aus einem Ausdehnungsgefäß e, das über dem höchsten Punkte der Heizung liegen muß und daher in der Regel seinen Platz auf dem Dachboden findet, obwohl es hier der Gefahr des Einfrierens ausgesetzt ist, durch die seine Wirkung aufgehoben wird. Bei den Dampfheizungen bringt man die Sicherheitseinrichtung, ein offenes Rohr k, das entweder mit Wasser oder mit Quecksilber gefüllt ist, am Kessel an.

Außer den Sicherheitseinrichtungen gegen zu hohen Druck sind an den Kesseln noch Einrichtungen zum Regeln des Schornsteinzugs erforderlich. Sie haben die Aufgabe, bei Warmwasserheizungen die Bildung von Dampf, also eine Erwärmung des Wassers auf 100°, zu verhindern; bei Dampfheizungen stellen sie den Zug ab, wenn sich der Dampfdruck der Höchstgrenze nähert; sie lassen sich außerdem nach der Witterung einstellen, vermögen aber dieser nur in weiten Grenzen zu folgen. Man hat auch versucht, den Dampfzutritt zu den einzelnen Heizkörpern durch selbsttätige, von der Raumtemperatur beeinflußte Regelungen zu verändern, hat jedoch mit diesen sehr empfindlichen Einrichtungen keine guten Ergebnisse erzielt. Um so notwendiger ist besonders in den großen Betriebssälen der Telegraphen- und Fernsprechämter, in den Briefabfertigungen, den Briefträgersälen, Paketannahmen, Packkammern usw. eine sorgfältige und andauernde Beobachtung der Temperatur. Läßt man diese zu sehr ansteigen, so bleibt nichts anderes übrig, als die teure Wärme zum Fenster hinauszulassen; ist die Erwärmung ungenügend, wird die Arbeitsleistung herabgesetzt und die Gesundheit gefährdet. Da in großen Sälen stets eine große Anzahl von Heizkörpern aufgestellt ist, kann man einen Teil voll geöffnet lassen und die Regelung des Wärmezuflusses zur Erleichterung dieser Arbeit auf einige wenige beschränken.

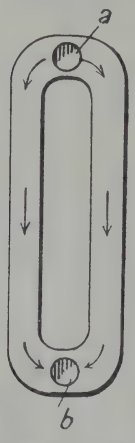
Die Bauart der bei Sammelheizungen allgemein gebräuchlichen gußeisernen Gliederkessel, die den wichtigsten, aber auch am wenigsten bekannten Teil der Heizanlage ausmachen — ihre Aufstellung im Keller, oft an versteckter Stelle, erschwert das Vertrautsein — wird am verständlichsten, wenn wir zunächst die Bauart der Heizkörper betrachten, da der Kessel in seiner einfachsten Form nichts weiter ist als ein in die Breite ausgedehnter Heizkörper.

Die jetzt allgemein üblichen Heizkörper, Radiatoren genannt, bestehen aus einzelnen aneinandergereihten flachen Gliedern mit einem Querschnitt nach Abb. 2. Der Dampf tritt in das einzelne Glied bei a ein, durchzieht die beiden sich anschließenden Hohlräume — Säulen genannt — nach unten, sammelt sich bei b und fließt als Wasser ab. Schraubt man mehrere solcher Glieder aneinander, so bilden die kreisförmigen Hohlräume a und b ein zusammenhängendes Rohr, während die einzelnen Säulen ein kammartiges Gebilde ergeben, wie aus Abb. 3 zu entnehmen ist, die einen Heizkörper von der Seite zeigt.

Die einzelnen Glieder werden in verschiedenen Größen hergestellt, so daß man aus ihnen sehr verschiedene Heizflächen bilden kann; die Abstufung wird dadurch noch reichhaltiger, daß man die Säulen vermehrt; es gibt einsäulige, zwei-, vier-, ja sogar sechssäulige Radiatoren.

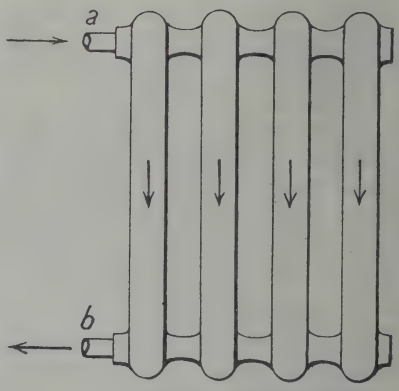
Sehr wichtig ist es, daß zwischen den einzelnen Säulen eines Heizkörpers genügender Zwischenraum bleibt, damit man zum Reinigen und nassen Ab-

Abb. 2.



Heizkörper im Querschnitt.

Abb. 3.



Heizkörper in der Ansicht.

wischen mit der Hand und einem Scheuertuch dazwischengelangen kann; häufiges nasses Abwischen ist aus gesundheitlichen Gründen sehr wichtig, weil sich auf den Heizkörpern durch die von ihnen hervorgerufene Luftbewegung Staub ablagert, der durch die Wärme zersetzt wird und durch Reizungen der Schleimhäute das bekannte Gefühl trockener Luft hervorruft. Da der Feuchtigkeitsgehalt der Luft nur von der Temperatur abhängt, besteht an sich kein Unterschied zwischen der Ofen- und Sammelheizung. Die sogenannten Verdunstungsschalen über den Heizkörpern vermögen den Feuchtigkeitsgehalt nur wenig zu erhöhen; sie können nur bei sorgfältigster Behandlung und peinlichster Sauberkeit als gesundheitlich einwandfrei angesehen werden.

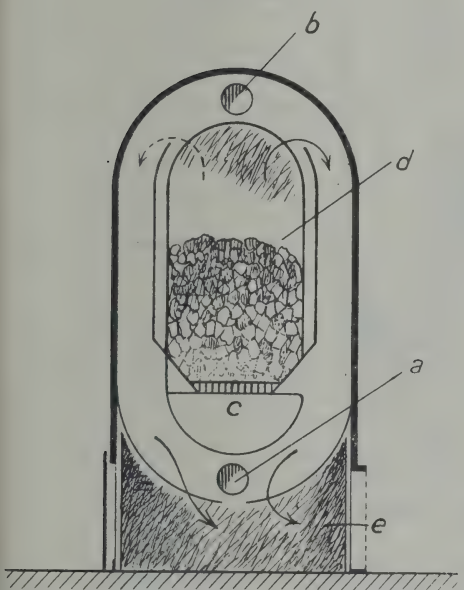
Die Kessel sind ebenso wie die Heizkörper aus einer größeren Zahl gleichartiger Glieder zusammengesetzt. Sie erhalten jedoch ein besonders geformtes Glied als vorderen und hinteren Abschluß; im Vorderglied sind die Öffnungen zum Beschicken und Beobachten des Feuers, die Aschentür und sonstige Zubehörteile angebracht.

In Abb. 4 ist ein mittleres Kesselglied in der einfachsten Form dargestellt. Es besteht ebenso wie ein Heizkörperglied aus zwei zylindrischen Hohlräumen a und b und aus flachen Hohlräumen zu beiden Seiten; die letzteren sind weiter voneinander abgerückt als bei den Heizkörpern und nehmen zwischen sich den Rost c und den Brennstoffschacht d auf.

Das aus der Heizung zurückfließende abgekühlte Wasser tritt unten bei a ein und steigt in den seitlichen Hohlräumen nach oben auf, um sich bei b zu sammeln und als Dampf oder Wasser in die Heizung abzuströmen. Diesem Fluß ziehen die Heizgase entgegen, die durch die Brennstoffschicht nach oben und dann rechts und links nach unten zu den Rauchkanälen abziehen.

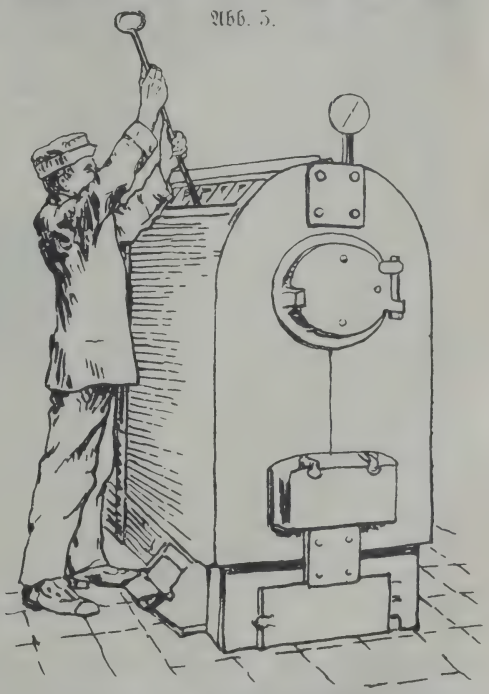
Für die Ausnutzung des Brennstoffs ist die Reinigung der Kesselheizflächen von Asche und Ruß von großer Wichtigkeit. Bei vielen Kesseln ist dies nur von innen vom Feuerraum mit Kette und Bürste möglich; eine solche Reinigung ist jedoch Spielerei, da man beim Abbürsten der Heizflächen keinen Druck ausüben kann. Eine ausreichende Reinigung ist nur mit einer Bürste mit langem, festem Stiele möglich, die von oben her eingeführt wird, wie Abb. 5 zeigt. Zu

Abb. 4.



Heizkesselglied.

Abb. 5.



Reinigen eines Gliederkessels.

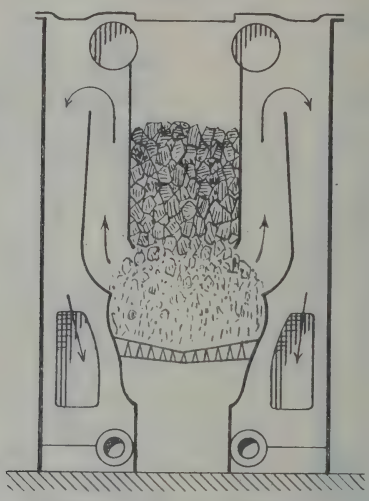
diesem Zwecke muß jedoch die Blechummantelung des Kessels abnehmbare Putzöffnungen haben, die bei vielen Kesseln in gedankenloser Weise fortgelassen werden.

Der Raum über dem Rost gestattet die Beschickung des Kessels mit einer für mehrere Stunden ausreichenden Brennstoffmenge. Eine solche Feuerung bezeichnet man mit Dauerbrand; sie rührt von den eisernen Zimmeröfen her, von denen der Cadéofen wohl der bekannteste ist. Diese Feuerungen haben den Hauptzweck, an Bedienung zu sparen; sie unterscheiden sich von den Feuerungen der Hochdruckdampfkessel in Kraftwerken durch die Art der Beschickung, die nicht ohne Einfluß auf den Brennstoffverbrauch ist. Die hohe Brennstoffschicht der Gliederkessel führt leicht zu einer unvollkommenen Verbrennung; es bildet sich nicht Kohlensäure (CO_2), sondern nur Kohlenoxyd (CO); welche Verluste damit verbunden sind, läßt sich daraus entnehmen, daß bei der Verbrennung von Kohlenstoff (C) zu Kohlensäure (CO_2) 8 140 Wärmeeinheiten gewonnen werden, bei der unvollkommenen Verbrennung zu Kohlenoxyd (CO) jedoch nur 2 440.

Die Neigung zur Kohlenoxydbildung wird dadurch begünstigt, daß die Heizgase gezwungen werden, durch die ganze Brennstoffschicht hindurchzuströmen,

wie dies bei einem großen Teile der Heizkessel der Fall ist. Günstiger verhalten sich solche Heizkessel, bei denen die Heizgase seitlich vom Rost abgeführt werden, vgl. Abb. 6. Man nennt sie Kessel mit unterem Abbrand. Sie haben indessen den Nachteil, daß der obere Teil des Feuerungsschachts, der als Dampfraum der heißeste Teil des Kessels ist, beim Einlegen neuen Brennstoffs stark abgekühlt wird. Wir entnehmen hieraus, daß die Bauart der gußeisernen Gliederkessel in wärmetechnischer Hinsicht nicht als zweckmäßig angesehen werden kann; ihre Anwendung ist besonders in großen Grundstücken nicht begründet, weil dort stets ein Heizer anwesend sein muß, der Zeit genug hat, den Kessel dauernd zu beschicken, wie es bei Hochdruckdampfkesseln üblich ist. Die fortwährende Beschickung mit kleinen Mengen nutzt den Wärmeinhalt des Brennstoffs viel besser aus als die bei Dauerbrandöfen übliche. Von welcher Bedeutung die Frage ist, kann man daraus entnehmen, daß z. B. für die Beheizung des

Abb. 6.



Kessel mit unterem Abbrand

Grundstücks der Ober-Postdirektion Berlin im Winter 1920/21 mehr ausgegeben worden ist als in einem ganzen Jahre für die Betriebskohlen der Rohrpostmaschinenstation in der Magazinstraße zu Berlin, dem größten Kraftwerk der Reichspost mit zwei 200pferdigen Dampfmaschinen.

Die Kesselfrage ist offenbar von der Industrie nach Grundsätzen behandelt worden, die für die Jetztzeit keine Gültigkeit haben; man ging lediglich von der Absicht aus, an Bedienung auf Kosten des Brennstoffverbrauchs zu sparen. Diese Anschauung läßt sich heute nicht mehr begründen, wo die Heizerlöhne etwa das Zehnfache, die Brennstoffkosten aber über das Zwanzigfache der Vorkriegszeit betragen.

Hieraus ergibt sich allgemein die Forderung, daß Bau, Überwachung und Benutzung im engsten Erfahrungsaustausch bleiben müssen, um das Endziel, einen sparsamen Heizbetrieb, zu erreichen; für den Benutzer einer Sammelheizung genügt es nicht mehr, lediglich die Wirkung der Heizung zu beachten, sondern er muß auch ihre Wirkungsweise kennen und leiten; nur dann wird die hauptsächlich dem Benutzer zufallende Aufgabe, durch Mitteilung seiner Betriebserfahrungen den Bau und die Herstellung von Heizanlagen zu fördern, erfüllt werden können.

Kleine Mitteilungen.

Wann haftet die Eisenbahnverwaltung bei Aushändigung von Frachtgut an einen Betrüger? Die Frage der Haftung der Bahn bei Verlust von Frachtgut wird durch § 456 HGB. (§ 84 EVO.) geregelt. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (Entscheidungen in Zivilsachen, Bd. 94, S. 99) fällt unter den Begriff des Verlustes auch die Aushändigung an eine zum Empfang nicht berechtigte Person. Die Haftung der Bahn hängt jedoch in solchen Fällen davon ab, ob sie sich auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen entlasten kann oder ob sie etwa durch schuldhaftes Verhalten des Geschädigten von der Verpflichtung zum Schadensersatz befreit wird. In dieser Frage hat das Reichsgericht neuerdings eine bemerkenswerte Entscheidung getroffen (Urteil des Reichsgerichts in Zivilsachen vom 28. 9. 21, I. 130/21), der nachstehender Sachverhalt zugrunde liegt.

Ein Betrüger kaufte, angeblich als Beauftragter der Firma H. Büssing in Frankfurt (Main), unter dem Namen Heinrich Lange von der Darmstädter Pneumatik-Reparaturanstalt 18 Automobilreifen und 18 Automobilschläuche. Als die gekauften Waren am 28. August 1919 auf dem Bahnhof zu Darmstadt durch den bei der Verkäuferin angestellten Arbeiter B. als Expreßgut zur Beförderung nach Frankfurt aufgeliefert wurden, war der Betrüger zugegen. Durch Unachtsamkeit des B. gelang es ihm, die Eisenbahnpaketkarten für kurze Zeit in die Hand zu bekommen und auf den Karten hinter »bahnlagernd« noch den Vermerk »gegen Rechnung« hinzuzufügen. Auf Grund dieses Vermerks hat der Betrüger dann nach Ankunft des Gutes in Frankfurt von dem Gepäckfahrer L. unter Vorlegung der auf H. Büssing lautenden Rechnung und gefälschter Papiere (eines mit Namensunterschrift und Lichtbild versehenen Reisepasses und einer auf einem Briefbogen der Firma H. Büssing ausgestellten Bescheinigung, daß er, der Vorzeiger, Prokurist der Firma und zum Einkauf von Gummi berechtigt sei) die Herausgabe des Expreßguts erlangt und ist damit verschwunden. Als die Pneumatik-Reparaturanstalt nachher Bezahlung von der Firma Büssing verlangte, stellte sich der Betrug heraus. Daraufhin erhob die geschädigte Darmstädter Firma gegen die Eisenbahnverwaltung Klage auf Schadensersatz in Höhe von insgesamt 30 000 Mark, indem sie geltend machte, daß der Angestellte L. der Beklagten das Gut schuldhaft dem Betrüger ausgehändigt habe. Bei ordnungsmäßiger Bestellung an die Firma Büssing hätte der Betrugsversuch unbedingt scheitern müssen.

Das Landgericht in Frankfurt (Main) ist der Klägerin beigetreten und hat den Schadensersatzanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht daselbst hat die Berechtigung des Ersatzanspruchs auf den gemeinen Handelswert der unterschlagenen Waren beschränkt, im übrigen aber die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts zurückgewiesen. Im Gegensatz hierzu hatte die von der Eisenbahn gegen die Entscheidung des OLG. eingelegte Revision beim Reichsgericht insoweit Erfolg, als das Urteil des Berufungsgerichts aufgehoben und die Sache zur anderweitigen Verhandlung und Entscheidung an einen anderen Senat des OLG. zurückgewiesen wurde. Aus den reichsgerichtlichen Entscheidungsgründen ist folgendes bemerkenswert: »Richtig ist zwar, daß die Gefahr der Aushändigung der Ware an den Schwindler überhaupt nicht entstanden wäre, wenn die Klägerin auf den Betrug nicht hineingefallen wäre und die Ware nicht abgesandt hätte. Aber auf diese Vorgänge, die dem Beförderungsvertrag vorausgegangen sind, kann die Beklagte, die gerade aus dem Beförderungsvertrag in Anspruch genommen wird, sich nicht berufen. Sie würden ohne Einfluß geblieben sein, wenn der Beförderungsvertrag bis zur Auslieferung der Ware an den richtigen Empfänger ordnungsmäßig ausgeführt worden wäre. Die Beklagte muß somit für den Verlust des Gutes einstehen, wenn sie nicht den Nachweis erbringt, daß der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten

oder durch eine von der Eisenbahn nicht verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten oder durch höhere Gewalt, durch Verpackungsmangel oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes verursacht worden ist. Daß unter den Begriff des Verlustes auch die Aushändigung des Gutes an eine andere Person als den bestimmungsmäßigen Empfänger zu rechnen ist, hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen. Ebenso hat es zutreffend ausgeführt, daß im vorliegenden Falle der Verlust des Gutes weder durch eine Anweisung des Verfügungsberechtigten noch durch höhere Gewalt verursacht worden sei. Wenn die Revision geltend macht, daß die Handlungsweise des Schwindlers als höhere Gewalt gewertet werden müsse, weil L. ihren Erfolg auch bei größter Aufmerksamkeit nicht habe abwenden können, so verkennt sie den Begriff der höheren Gewalt. Diese setzt stets ein Ereignis voraus, dessen Einwirkung auch bei äußerster Sorgfalt und Umsicht sich durch geeignete Vorkehrungen nicht abwenden ließ. Im vorliegenden Falle hätte aber L. bei Anwendung der durch die Zeitverhältnisse besonders gebotenen Vorsicht sich zur Feststellung der Empfangsberechtigung nicht mit einer privatschriftlichen, unbeglaubigten Vollmacht begnügen dürfen. Er wäre daher, wenn er die Prüfung der ihm vorgelegten Ausweise mit noch größerer Aufmerksamkeit vorgenommen hätte, in der Lage gewesen, den Erfolg der Handlungsweise des Schwindlers abzuwenden. Zu einer solchen Aufmerksamkeit bestand für ihn im August 1919 um so mehr Veranlassung, als Betrügereien mittels Anwendung gefälschter Papiere damals infolge der Verwirrung der sittlichen Begriffe bei einem großen Teil des deutschen Volkes bereits zu den alltäglichen Erscheinungen gehörten. Recht kann der Revision nur darin gegeben werden, daß das Berufungsgericht die Frage des Verschuldens auf Seiten des Inhabers der Klägerin und des Arbeiters B. nicht einwandfrei beurteilt hat. Die Klägerin hatte sich auf den Abschluß des Geschäfts mit dem ihr unbekannten, angeblichen Lange eingelassen, ohne sich über dessen Person und die Echtheit des von ihm in Zahlung gegebenen Schecks völlige Gewißheit zu verschaffen. Ihr mußte auch auffallen, daß die Ware an die Firma H. Büssing nicht unter deren gewöhnlicher Wohnungsangabe, sondern bahnlagernd gesandt werden sollte. Daß der Weg post- und bahnlagernder Sendungen häufig zu Betrügereien benutzt wird, ist allgemein bekannt. Um so größere Vorsicht war für die Klägerin geboten und um so sorgfältiger mußte die Klägerin den B., den sie mit der Auflieferung des Gutes und der Aushändigung der Paketkarten an die Bahn beauftragte, auf die Beobachtung äußerster Aufmerksamkeit hinweisen. Eine Unterlassung der erforderlichen Unterweisung des B. mußte als Vernachlässigung der durch die Lage des Falles gebotenen Sorgfalt angesehen und der Klägerin zum eigenen Verschulden angerechnet werden. B. war allerdings auch dann, wenn er keine besondere Belehrung von der Klägerin empfing, zu vorsichtigem Handeln verpflichtet. Da die Klägerin sich seiner zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit gegenüber der Bahn bediente, so hat sie sein Versehen zu vertreten. Daß er aber, als er dem später als Schwindler erwiesenen Manne die Paketkarten und das Auflieferungsbuch aushändigte und ihm so die Hinaufsetzung des Vermerks »gegen Rechnung« ermöglichte, die durch die Umstände des Falles gebotene und im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen, also fahrlässig gehandelt hat, unterliegt nach dem unstreitigen Sachverhalt keinem Bedenken.«

Im weiteren führt das Reichsgericht noch aus, daß das Versehen des Arbeiters B. der Klägerin für die spätere Aushändigung des Gutes ursächlich geworden ist. Da aber auch die Beklagte das Verschulden des Gepäckfahrers L. als ihres Erfüllungsgehilfen zu vertreten hat, hängt die Verpflichtung der Bahn zur Leistung von Schadensersatz von der Höhe des beiderseitigen Verschuldens ab. Zur Prüfung hierüber ist die Sache an das Oberlandesgericht zurückverwiesen worden. (Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1921, S. 45/46.)

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

ERR

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY

JUL 10 1922

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 6 | Berlin, Juni | 1922

Inhalt: Der Kraftwagenbetrieb der Reichspostverwaltung unter besonderer Berücksichtigung des Postreiseverkehrs, S. 173.

Kleine Mitteilungen: Haftung der Post für Geldpakete, S. 197. — Erfüllung von Mietverträgen in den abgetretenen Gebieten, S. 199. — Die berühmteste Brieftaube der Welt, S. 200.

Schriftwerke: Drucksachen, S. 201. — Nachweis von Aufsätzen, S. 201.

Der Kraftwagenbetrieb der Reichspostverwaltung unter besonderer Berücksichtigung des Postreiseverkehrs.

Von Postdirektor Hering in Berlin (Reichspostministerium).

Der Kraftwagenbetrieb der Post hat in seiner heutigen Gestalt in diesen Blättern noch nicht die Würdigung gefunden, die ihm bei seiner Bedeutung für das gesamte Beförderungswesen der Post zukommt. Die einzigen Aufsätze aus neuerer Zeit, die sich mit ihm beschäftigen, sind diejenigen über »Kraftwagen-Personenposten im Ober-Postdirektionsbezirk Cassel« in Nr. 8 des Jahrgangs 1916, des Ober-Postassistenten Gießler in Erfurt über den »Kraftwagen-Personenpost-Verkehr in Thüringen« in Nr. 4 des Jahrgangs 1918 und des Geheimen Postrats Ihle über »Die Hauptwerkstatt für Postkraftwagen in Berlin-Borsigwalde« in Nr. 1 des Jahrgangs 1920 dieser Zeitschrift. Aber gerade in der Nachkriegszeit hat der Postkraftwagenbetrieb eine Ausdehnung und einen Aufschwung genommen, der Beachtung verdient und ihn einer eingehenderen Betrachtung wert erscheinen läßt. Namentlich über den Postreiseverkehr mit Kraftwagen fehlt es überhaupt noch an einer zusammenfassenden Darstellung der dafür geltenden Bestimmungen, die mit der am 1. Januar 1922 in Kraft getretenen neuen Postordnung vom 22. Dezember 1921 jetzt in der Hauptsache für das ganze Reich einheitlich geregelt sind. Die hier vorhandene Lücke auszufüllen, ist der Zweck der folgenden Darstellung. Möge sie dazu beitragen, dem Postkraftwagenbetrieb und insbesondere dem Postreiseverkehr neue Freunde zuzuführen.

A. Geschichtliche Entwicklung.

Die ersten Versuche mit Postkraftwagen fanden bereits 1898 statt; sie hatten jedoch ebensowenig wie die in den folgenden Jahren angestellten Versuche ein befriedigendes Ergebnis. Mängel der technischen Einrichtungen, die ein häufiges Versagen der Motoren zur Folge hatten, ließen den Kraftwagen damals für den Postdienst noch nicht als geeignet erscheinen. Die Erfahrungen auswärtiger Postverwaltungen auf diesem Gebiet waren nicht besser. Aber bereits in den Jahren 1903 bis 1905 konnten dank der Fortschritte, die die Kraftwagentechnik inzwischen gemacht hatte, in Berlin und Köln im inneren Stadtbetrieb mehrere Güterpost- und Paketbestellwagen, in Köln ferner ein elektrischer Omnibus in den Dienst gestellt werden, mit dem die Briefträger in ihre Bestellbezirke befördert wurden. Die Versuche mit diesen Wagen fielen schon besser aus. Das damalige Reichs-Postamt trat daher bald dem Gedanken näher, Kraftwagen

namentlich auch für den Post- und Reiseverkehr über Land auf Strecken nutzbar zu machen, auf denen ihr Hauptvorzug gegenüber anderen Wagen, die erhöhte Schnelligkeit und ein größeres Fassungsvermögen, voll zur Geltung kommen konnte. So entstanden in Nord- und Mitteldeutschland in den Jahren 1906 und 1907 die ersten Postkraftfahrlinien im Überlandverkehr auf den Strecken

1. Friedberg (Hessen)–Ranstadt, Bz. Darmstadt (am 16. Juli 1906),
2. Hersfeld–Friedewald–Schenklengsfeld–Hersfeld, Bz. Cassel (am 10. September 1906),
3. Hamburg–Schnelsen–Ochsenzoll–Langstedt–Wohldorf–Hamburg (am 31. Januar 1907),
4. Friedberg (Hessen)–Ockstadt (am 6. Juni 1907),
5. Cosel–Kandrzin (am 11. Juli 1907).

Die nächsten Jahre brachten keine neuen Kraftwagen-Personenposten. Das Reichs-Postamt verhielt sich abwartend, weil die Ergebnisse auf den bestehenden Kursen nicht zum Weiterbau ermutigten. In den Städten dagegen, wo die Vorzüge des Kraftwagens gegenüber dem gewöhnlichen Wagen stärker in die Erscheinung traten, wurde die Zahl der Kraftwagen von Jahr zu Jahr vermehrt. Im Kalenderjahr 1910 verfügte die Reichspostverwaltung über 70 Kraftfahrzeuge, die vorzugsweise in größeren Städten als Briefwagen, Güterwagen, Eilpaketbestellwagen und Briefträgerwagen Verwendung fanden. Außer in Berlin und Köln liefen schon damals reichseigene Kraftfahrzeuge im Orts- und Nachbarortsverkehr ausschließlich für Postzwecke in Leipzig, Dortmund, Duisburg, Mannheim und Hamburg.

Besondere Erwähnung verdient in diesem Zusammenhang der Gang der Entwicklung in Bayern. Daß Kraftwagen-Verbindungen imstande sind, für Gegenden, deren Verkehr die Erbauung von Lokalbahnen nicht rechtfertigt, einen den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ersatz zu bieten, wurde von der bayerischen Postverwaltung frühzeitig erkannt. Um die Leistungsfähigkeit der Kraftwagen-Personenomnibusse für Verkehrszwecke hinreichend zu erproben und für die Gestaltung des Betriebs die erforderlichen Grundlagen zu gewinnen, eröffnete sie bereits am 1. Juni 1905 auf der Strecke Bad Tölz–Lenggries (10 km), die für Versuchszwecke besonders geeignet erschien, einen Kraftwagenbetrieb gleichzeitig für den Personen- und Güterverkehr. Es folgten am 30. Juli 1905 die Linie Bad Tölz–Bichl (14,2 km) und am 1. August 1905 die Linie Sinthofen–Hindelang (7,6 km). Bei letzterer wurde im Gegensatz zu den beiden erstgenannten Linien, die ausschließlich auf Rechnung der Postverwaltung betrieben wurden, die gesamte geldliche Verantwortung für die Durchführung der Linie von einer Gemeinde übernommen. Die bayerischen Postkraftwagenlinien sind in den folgenden Jahren noch bedeutend vermehrt worden. Die bayerische Postverwaltung hatte in Betrieb:

im Jahre	Linien	Motorwagen	Anhänger
1908	17	65	48
1909	29	87	57
1910	52	128	57
1911	72	164	60
1912	85	215	90
1913	106	260	120
1914	127	155	136

Die erste württembergische Postkraftwagenlinie wurde am 4. Oktober 1909 zwischen Balingen–Rosenfeld–Oberndorf-Sulz (47,4 km) mit 4 eigenen Personen-Kraftwagen der Postverwaltung mit je 14 Sitzplätzen in Betrieb genommen. Ihr folgten bis zum Schlusse des Kalenderjahrs 1912 7 weitere Linien. Auf diesen 8 staatlichen Linien waren 23 Kraftwagen sowie 1 Last- und 2 Personenanhängewagen im Betrieb. In Stuttgart wurden außerdem schon seit dem Jahre 1904 staatliche Kraftwagen zu Bestell- und Verbindungsfahrten zwischen den Stadtpostanstalten benutzt.

Die günstigen Erfahrungen, die die bayerische und württembergische Postverwaltung mit der Verwendung von Kraftwagen im bergigen Gelände, wo ihre Überlegenheit gegenüber Pferdegespannen besonders hervortritt, gemacht hatten, veranlaßte die Reichspostverwaltung im Jahre 1912 zu gleichen Versuchen in Thüringen. Die hierbei erzielten Erfolge waren überraschend. Das neue Verkehrsmittel erfreute sich eines lebhaften Zuspruchs und bürgerte sich schnell ein, so daß dazu übergegangen werden konnte, in Thüringen in kurzer Zeit ein dichtes Netz reichseigener Kraftposten einzurichten. Bis zum Jahre 1914 hatte dieses allein eine Gesamtlänge von 506 km und der Fuhrpark einen Bestand von 35 Wagen (25 achtzehnsitzigen und 10 zwölfsitzigen), die nach den Fahrplänen im regelmäßigen Dienst, d. h ohne Beiwagen und Sonderfahrten, eine Wegestrecke von täglich rund 2 400 km zurückzulegen hatten. Ebenfalls in den Jahren 1912 und 1913 kamen ferner neue Kraftwagen-Personenpostlinien im Ober-Postdirektionsbezirk Cassel zwischen Homberg und Wabern, ferner auf den Strecken Frankenberg–Corbach und Frankenberg–Gemünden mit einer Gesamtkurslänge von 73 km zur Einrichtung.

Wegen der Betriebsverhältnisse usw. auf diesen Linien sei zur Vermeidung von Wiederholungen auf die eingangs erwähnten sehr ausführlichen Aufsätze in den Jahrgängen 1916 und 1918 dieser Zeitschrift verwiesen.

Im Jahre 1913 verfügte die damalige Reichspostverwaltung bereits über 205 Kraftwagen; an Kraftwagen-Überlandverbindungen bestanden damals schon 27 Personenpost-, 17 Karriolpost- und 11 Güterpostkurse.

Allen weiteren Bemühungen der Reichspostverwaltung auf Verbesserung der Überlandverbindungen durch Einstellung leistungsfähiger Kraftwagen setzte im Sommer 1914 der Krieg mit seinen ungeheueren Anforderungen an Heer und Heimat ein vorläufiges Ziel. Gleich nach der Mobilmachung wurden die Personenomnibusse der Post fast vollzählig von der Heeresverwaltung für Feldpostzwecke beansprucht; während des ganzen Krieges legte die Heeresverwaltung die Hand auf die gesamte Kraftwagenerzeugung, so daß es der Reichspostverwaltung mehrere Jahre hindurch unmöglich war, ihre Linien, die sie bei Kriegsausbruch unterhielt, aufrechtzuhalten oder wieder einzurichten, geschweige denn neue Linien zu eröffnen.

Für den Ortsbetrieb in den Städten blieben der Postverwaltung zwar die Kraftwagen, über die sie bei Kriegsausbruch verfügte, erhalten, ihre Vermehrung war jedoch infolge der Inanspruchnahme der Industrie für Heereszwecke ebenfalls nicht möglich. Die Postverwaltung sah sich daher während der Dauer des Krieges im ganzen Postbeförderungsdienst vornehmlich auf den Pferdebetrieb angewiesen. Es hat große Schwierigkeiten bereitet, diesen in dem erforderlichen Umfang aufrechtzuhalten. Die zunehmende Futtermittelnot und der Mangel an Pferden trugen dazu bei, die Verhältnisse so ungünstig wie möglich zu gestalten. Dazu kam die gewaltige Teuerung, die den Pferdebetrieb, je schwieriger die wirtschaftlichen Verhältnisse wurden, desto unwirtschaftlicher gestaltete. Die Unternehmer der Privatposthaltereien namentlich in den größeren Städten stellten schließlich derartig hohe Forderungen, daß die Postverwaltung aus Ersparnisgründen gezwungen war, die durch den Krieg unterbrochene Umwandlung

des Pferdebetriebs in Kraftwagenbetrieb wieder aufzunehmen. Dies geschah alsbald nach Beendigung des Krieges.

Die dauernde und starke Steigerung der Kosten des Pferdebetriebs hat die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung weiterhin schon während des Krieges veranlaßt, auch im Telegraphenbaudienst Kraftwagen zu verwenden.

Auf Überlandlinien hat der Verkehr der Postkraftwagen bis in das Frühjahr 1920 geruht. Die Postverwaltung hatte es zwar nach der Demobilmachung an Bemühungen, von der Heeresverwaltung Kraftwagen zur Personenbeförderung zu erlangen, um zunächst wenigstens den Verkehr auf den vor dem Kriege betriebenen Linien wieder aufnehmen zu können, nicht fehlen lassen. Sie blieben jedoch ohne Erfolg. Ebensowenig gelang es, von anderer Seite geeignete alte Wagen in nennenswertem Umfang aufzukaufen. Die Postverwaltung war daher im wesentlichen darauf angewiesen, sich durch Neubestellungen bei der Industrie einen ganz neuen Wagenpark zu beschaffen. Dies ist in den Nachkriegsjahren nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel geschehen. Die Inbetriebnahme neuer Linien konnte jedoch nur langsam und allmählich in dem Maße vor sich gehen, wie neue Wagen zur Ablieferung kamen. Hierbei sind politische Unruhen, Streik, Verkehrsstörungen usw. von nachteiligstem Einfluß gewesen.

B. Gegenwärtiger Stand.

Um ein Bild von dem gegenwärtigen Stande der Entwicklung des Postkraftwagenbetriebs zu gewinnen, empfiehlt es sich, jeden der 3 Betriebszweige, in denen die Post Kraftwagen verwendet, für sich zu betrachten.

1. Orts- und Vorortsverkehr der Postanstalten.

Im Orts- und Vorortsverkehr der Postanstalten finden Kraftwagen im Dienste der Postverwaltung hauptsächlich zu Verbindungsfahrten zwischen den Bahnhöfen und Stadtpostanstalten und diesen untereinander, daneben aber auch zu Bestellfahrten, Verwendung. Die unbestreitbaren Vorzüge des Kraftwagens vor dem Pferdewagen im Stadtpostverkehr liegen nicht so sehr in seiner größeren Geschwindigkeit als vielmehr in seiner unbeschränkten Verwendbarkeit für alle vorkommenden Fahrten und in dem bedeutenderen Fassungsvermögen, das eine Einschränkung der Fahrten und somit eine schnellere Abwicklung des gesamten Beförderungsgeschäfts sowie eine Personalersparnis ermöglicht. Unter diesem Gesichtspunkt wird für jeden Ort, wo die Einführung des Kraftpostbetriebs in Frage kommt, vorher geprüft, ob dadurch Ersparnisse für die Reichskasse oder aber ohne Vermehrung der Ausgaben Verbesserungen im Betrieb erzielt werden können.

Zur Verwendung kommen sowohl Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren wie solche mit elektrischem Antrieb (Elektromobile), letztere aber nur in Orten mit nicht zu starken Steigungen und gut gepflasterten Straßen. Der elektrische Kraftwagenbetrieb bildet in den Städten die Regel. Dem Grundsatz getreu, zur Einschränkung der Kosten die größte Einheitlichkeit der Betriebsmittel zu entfalten, finden im Stadtbetrieb in der Hauptsache nur Ein- und Zweitonner mit Regelaufbauten Verwendung, die in allen Einzelheiten festgelegt sind. Daneben sind jedoch noch andere Größen vertreten, von 0,25-Tonnern anfangend bis 0,5-Tonnern (dreirädrig), und von vierrädrigen solche von 0,6 bis zu 3,26 Tonnen Nutzlast. Besondere Erwähnung verdienen in diesem Zusammenhang die dreirädrigen kleinen Fahrzeuge der Berliner Elektromobil-Fabrik (sog. Beswagen), eine bekannte Erscheinung in dem Straßenbild zahlreicher Städte; sie haben eine Tragfähigkeit bis zu 0,5 Tonnen, dienen namentlich zur

Briefbeutelbeförderung, Eilpaketbestellung und ausnahmsweise zur Kastenleerung, zu Zeitungsversanden u. dgl. m. und sind in einer Gesamtzahl von über 200 vertreten. Insgesamt verfügte die Reichspostverwaltung am Schlusse des Kalenderjahrs 1921 bereits über

290 elektrische vierrädrige Paketkraftwagen,
214 » dreirädrige Briefwagen,
115 Benzin-Paketkraftwagen (vierrädrig),
25 » Briefwagen (dreirädrig),

zusammen 644 Kraftwagen für den inneren Stadtpostbetrieb.

Abb. 1.

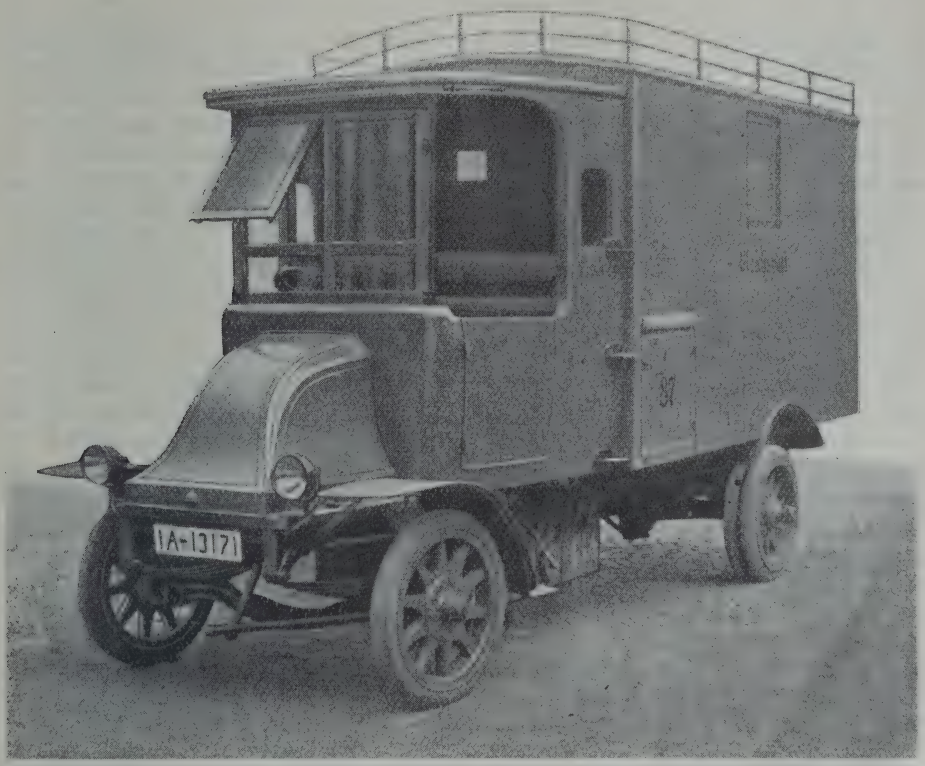


Abbildung 1 zeigt einen vierrädrigen Zweitonner-Paketkraftwagen. Über die technische Einrichtung derartiger Wagen sei folgendes mitgeteilt. Der Wagenkasten hat eine Länge von 3,1 m, eine Breite von 1,8 m und eine Höhe von 1,9 m. Über dem Wagenkasten befindet sich ein Deckladeraum von 250 kg Tragfähigkeit. Vorn in den Wagenkasten eingebaut ist ein von außen zugängliches Wertgelaß aus Stahlblech, mit Holz umkleidet, 1,2 m tief, je 0,5 m breit und hoch. Die Seitenwände des Wagenkastens erhalten in der Mitte je ein festes, nicht herablaßbares Fenster; in der Vorderwand befindet sich ein kleineres festes Fenster. Sämtliche Fenster erhalten innen starke, seitlich aufklappbare Drahtgitter, die so feststellbar sind, daß sie von außen auch nach Zertrümmerung der Scheibe nicht geöffnet werden können. Gleichfalls mit einem Gitter, aber mit einem herablaßbaren Fenster ausgestattet, ist die an der Rückseite des Wagens angebrachte einflügelige Tür. Der Wagenkasten ist am Einstieg vertieft. Im Innern sind an den Seitenwänden in halber Höhe starke, 40 cm breite, leicht

nach der Wand geneigte, herabklappbare Wandbretter angebracht, die durch Scharniere und seitlich umlegbare Stützen gehalten werden. Im herabgeklappten Zustand werden die Wandbretter durch eine besondere Vorrichtung festgehalten. Links neben der Tür befindet sich der Sitz für den Begleiter. Der Strom zur elektrischen Beleuchtung wird der Antriebs-Sammlerbatterie entnommen. Diese, bestehend aus 40 in einen Kasten eingebauten Sammlern, im Gesamtgewicht von rund 20 Zentnern, befindet sich unter dem Wagenkasten. Zur Beleuchtungseinrichtung gehören 2 Scheinwerfer und eine Deckenlampe für die Innenbeleuchtung; sie dient häufig gleichzeitig auch zur Beleuchtung des polizeilichen Erkennungszeichens, das über der Tür auf eine eingebaute Milchglasscheibe aufgemalt ist.

2. Telegraphenbaudienst.

Die wirtschaftliche Überlegenheit des Kraftbetriebs gegenüber dem Pferdebetrieb kommt, wenn die Leistungsfähigkeit des Lastkraftwagens voll ausgenutzt wird, infolge der größeren Geschwindigkeit und Ladefähigkeit der Lastkraftwagen bei der Eigenart des Telegraphenbaudienstes besonders zur Geltung. Fast ausnahmslos sind, um die Baustoffe vom Lager nach der Verwendungsstelle zu schaffen und dort zu verteilen, weite Wege zurückzulegen. Ferner handelt es sich überwiegend um die Beförderung großer Lasten, so daß Kraftwagen mit hoher Nutzlast (3 bis 4 Tonnen) nebst Anhängern benutzt werden können. Hierdurch verringern sich verhältnismäßig die Kosten des Kraftbetriebs bedeutend, denn der Anhänger kann eine erhebliche Last (etwa 3 Tonnen) aufnehmen; seine Beschaffungs- und Unterhaltungskosten sind viel geringer als die des Triebwagens, dessen Brennstoffverbrauch sich bei Mitnahme eines Anhängers nur um etwa 10 v H erhöht. Weiterhin ist es gerade für den Telegraphenbaudienst von großer Bedeutung, daß der Lastkraftwagen Wegesteigungen leichter überwindet und bei Verwendung von Schneeketten durch Schnee und Eis weniger behindert wird als das Pferdegespann. In geeigneten Fällen, z. B. bei größeren Störungen in den Leitungen (Linienumbrüchen), können Lastkraftwagen auch dazu dienen, Telegraphenarbeiter in genügender Zahl schnell zur Baustrecke zu befördern. Nicht unerheblich sind ferner die Ersparnisse an Kosten für Personal, die sich beim Kraftwagenbetrieb erzielen lassen, weil für einen Lastzug nur 2 Personen (1 Führer, 1 Begleiter) nötig sind, während bei der Beförderung gleich großer Lasten durch Gespanne 2 bis 3 Kutscher und 2 bis 3 Begleiter in Anspruch genommen werden. Hierzu kommen die wirtschaftlichen Vorteile, die durch Ersparnis an Personal bei den Materialienlagern (Telegraphenzeugämtern) infolge Verringerung der Zahl der Fahrten eintritt.

Die Lastkraftwagen, von denen neuerdings fast 200 bei den Telegraphenbauämtern Verwendung finden, werden ausschließlich mit Verbrennungsmotoren betrieben. Das Äußere eines gewöhnlichen Lastkraftwagens veranschaulicht Abbildung 2. Daneben sind noch vereinzelt besondere Bauarten vertreten, die dem besonderen Verwendungszweck der Fahrzeuge entsprechen. Die Nutzlast beträgt 2 bis 5 Tonnen.

3. Überlandverkehr.

Welche Anstrengungen die Reichspostverwaltung gemacht hat, um den Kraftwagen-Überlandverkehr nach Beendigung des Krieges wieder einzurichten und weiter auszubauen, kann man sich am besten vergegenwärtigen, wenn man bedenkt, daß sämtliche Einrichtungen gewissermaßen aus einem Nichts heraus geschaffen werden mußten und die Verwaltung am Schlusse des Kalenderjahrs 1921 bereits über ein Netz reichseigener Kraftpostlinien von nicht weniger als 445 Linien mit einer Gesamtlänge von 8 652,8 km verfügte. Dieses Netz erstreckt sich über das ganze Deutsche Reich, wie folgende Übersicht zeigt.

Nr.	Ober-Postdirektionsbezirk	Zahl der Linien	Länge der Linien in km
	A. Früheres Reichspostgebiet.		
1	Aachen	1	44
2	Berlin	1	14
3	Braunschweig	17	304,8
4	Bremen	1	32
5	Breslau	6	156
6	Cassel	3	47
7	Chemnitz	10	198
8	Coblenz	17	335
9	Darmstadt	5	83
10	Dortmund	5	61
11	Erfurt	22	412
12	Frankfurt (Main)	6	138
13	Frankfurt (Oder)	5	109
14	Halle (Saale)	6	138,9
15	Hamburg	8	133
16	Hannover	4	115
17	Karlsruhe (Baden)	17	264,4
18	Kiel	4	105
19	Köln	10	171
20	Köslin	2	56
21	Konstanz	30	682,6
22	Liegnitz	2	42
23	Magdeburg	1	17
24	Minden (Westf.)	6	124
25	Potsdam	15	285,8
26	Schwerin (Mecklb.)	6	144
27	Stettin	9	199,8
28	Trier	23	413
	Summe A	242	4 825,3
	B. Bayern.		
1	Augsburg	22	387,9
2	Bamberg	10	250,5
3	Landshut	26	528,4
4	München	18	357,7
5	Nürnberg	19	411,3
6	Regensburg	15	252,4
7	Speyer	17	303,3
8	Würzburg	15	330,6
	Summe B	142	2 822,1
	C. Württemberg.		
1	Stuttgart	61	1 005,4
	Summe C	61	1 005,4
	Zusammenstellung.		
	A. Früheres Reichspostgebiet	242	4 825,3
	B. Bayern	142	2 822,1
	C. Württemberg	61	1 005,4
	Reichsgebiet	445	8 652,8

Durchschnittliche Länge einer Linie: 19,4 km.

Hiernach hatten nur 8 Ober-Postdirektionen (Dresden, Düsseldorf, Gumbinnen, Königsberg [Pr.], Leipzig, Münster [Westf.], Oldenburg [Oldb.], Oppeln) bei der letzten Zählung noch keine Kraftposten in ihrem Bezirk aufzuweisen. (Die Zahl dieser Bezirke hat sich seitdem weiter vermindert.)

Um sich eine Vorstellung von der Größe des Kraftfahrliniennetzes der Reichspost zu machen, sei zum Vergleich erwähnt, daß der Rhein eine Länge von 1 320 km besitzt. Die einzelnen Kraftfahrlinien werden im Durchschnitt täglich etwa 4- bis 5mal befahren (in der Hauptreisezeit noch öfter). Das ergibt eine täglich zurückgelegte Wegestrecke von 4,5 × 8 652,8 km = rund 40 000 km. Der Äquator hat einen Umfang von 40 070 km. Die Omnibusse der Reichspost legen mithin auf ihren Fahrten täglich durchschnittlich eine Strecke zurück, die einer Reise um die Erde gleichkommt.

An reichseigenen Kraftfahrzeugen für den Überlandverkehr waren Ende 1921 insgesamt 744 vorhanden; hiervon entfallen auf das alte Reichspostgebiet 436, auf Bayern 220 und auf Württemberg 88.

Abb. 2.

Rastloser Wiederaufbauarbeit ist es gelungen, in verhältnismäßig kurzer Zeit ein solches Netz neuzeitlicher Verkehrsbedingungen zu schaffen. Die Schwierigkeiten, die sich hierbei boten, waren, abgesehen von den bereits erwähnten, die sich bei Beschaffung der notwendigsten Fahrzeuge einstellten, nicht gering. Sie können jedoch im wesentlichen als überwunden angesehen werden. Eine erfreuliche Abrundung erfuhr der Besitz der Reichspost an Überlandverbindungen durch den Übergang der früheren staatlichen Kraftwagenlinien in Baden auf das Reich, der sich gleichzeitig mit dem Übergang der Eisenbahnen auf das Reich vollzog, und durch den käuflichen Erwerb zahlreicher Linien in Privatbesitz (Motorwagen-Gesellschaft m. b. H. in St. Blasien [Schwarzwald], Kraftverkehrsgesellschaften m. b. H. Rheinland, Niedersachsen, Thüringen u. a. m.). Der Betrieb aller dieser Linien wird jetzt nach einheitlichen Gesichtspunkten geleitet. Hiervon handelt der folgende Abschnitt.

C. Der Postkraftwagen-Überlandverkehr.

1. Ordnung und Betrieb.

Die Ordnung des Kraftwagen-Personenpostbetriebs oder, wie der sprachlich schönere Ausdruck neuerdings lautet, des Betriebs der »Kraftpostlinien«, worunter eben nur die dem Reiseverkehr dienenden Überlandlinien zu verstehen

sind, bildet in ihrer heutigen Gestalt das Ergebnis langjähriger, zum großen Teil schon in der Vorkriegszeit gesammelter Erfahrungen. Ihre rechtliche Grundlage findet sie in »Abschnitt II. Beförderungsdienst«, Unterabteilung »1. Personenposten« der Postordnung vom 22. Dezember 1921 (vgl. daselbst §§ 51 bis 59). Wohl die wichtigste dieser Vorschriften, auf die deshalb hier besonders hingewiesen sei, ist die ausdrückliche Festsetzung, daß die Kraftposten ebenso wie die an Zahl immer geringer werdenden Pferdeposten als ordentliche Posten anzusehen sind (§ 51, 1). Die früheren Postordnungen enthielten keine derartige jeden Zweifel ausschließende Bestimmung. Dennoch bringt sie materiellrechtlich keine Neuerung, bekräftigt vielmehr lediglich formell den von der Postverwaltung von jeher eingenommenen Standpunkt, daß beim Übergang vom Pferde- zum Kraftwagenbetrieb die Änderung der Antriebsart rechtlich an dem Charakter der vordem allgemein als ordentliche Posten anerkannten Verbindungen nichts zu ändern vermag. (Vgl. auch Aschenborn, Kommentar zum Postgesetz, S. 207, Anm. 1 zu § 16.) Da indes derartige Zweifel tatsächlich geltend gemacht worden sind, ist die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in die Postordnung nur zu begrüßen. Damit ist gleichzeitig zum Ausdruck gebracht, daß die Kraftposten insbesondere auch alle die besonderen Vorrechte genießen, die in Abschnitt III des Postgesetzes (§ 16 ff.) den ordentlichen Posten eingeräumt sind. In der Hauptsache aber bekräftigt der Satz das grundsätzliche Recht der Postverwaltung, Kraftpostlinien einzurichten, wo und wann es ihr gefällt. Auch dieses Recht ist ihr in der Nachkriegszeit wiederholt streitig gemacht worden, indem man geltend gemacht hat, daß die Post wie jeder andere Unternehmer für die Errichtung von Kraftwagen-Überlandlinien der in der Verordnung der Reichsregierung, betreffend Kraftfahrzeuglinien, vom 24. Januar 1919 (Reichsgesetzbl. S. 97) vorgeschriebenen Genehmigung der Landesregierung bedürfe. Die Postverwaltung hat sich demgegenüber mit Erfolg auf den § 6 a. a. O. berufen, der zum Ausdruck bringt, daß durch die Bestimmungen der §§ 1 bis 5 a. a. O. die Rechte der Postverwaltungen aus den Artikeln 48 bis 50 und Artikel 52 der (alten) Reichsverfassung nicht berührt würden. Auf die in diesem Zusammenhang entstandenen Streitfragen näher einzugehen, ist hier nicht der Ort. Erwähnt sei nur, daß das an sich unbeschränkte und unbeschränkbare Recht der Postverwaltung zur Einrichtung von ordentlichen Posten insofern tatsächlich eine gewisse Bindung erfahren hat, als das Reichspostministerium zur Vermeidung eines unwirtschaftlichen Wettbewerbs mit den zu einem erheblichen Teil gleichfalls mit Reichsmitteln arbeitenden, der Aufsicht des Reichsverkehrsministeriums unterstellten Kraftverkehrsgesellschaften m. b. H. durch Kabinettsbeschluß unter Verbürgung der Gegenseitigkeit gehalten ist, sich vor Einrichtung einer neuen Kraftfahrzeuglinie mit dem genannten Ministerium zu verständigen.

Nicht zu den ordentlichen Posten gehören die Sonderfahrten mit Kraftfahrzeugen, welche die Post auf Antrag ausführen läßt, wenn Personal und Fahrzeuge zur Verfügung stehen und die zu benutzenden Straßen sich in einem zum Befahren mit Kraftfahrzeugen geeigneten Zustand befinden. Diese Sonderfahrten entsprechen den Extraposten im Sinne des Postgesetzes.

Außer den regelmäßigen Fahrten, für die ein bestimmter Fahrplan besteht, werden von der Post auch sogenannte Bedarfsfahrten ausgeführt. Diese finden entweder gleichzeitig mit fahrplanmäßigen Fahrten (Doppelfahrten) oder außerhalb des Fahrplans statt. Sie unterscheiden sich von den Sonderfahrten dadurch, daß sie stets auf Linien ausgeführt werden, auf denen eine ordentliche Post verkehrt, wohingegen Sonderfahrten an keine festen Kurse gebunden sind. Bedarfsfahrten können eingelegt werden, sofern für eine solche Fahrt nach der Zahl der bereits vorhandenen oder noch zu erwartenden Reisenden auf die Besetzung von mindestens der Hälfte der Plätze des Bedarfswagens gerechnet werden kann.

Die Frage der voraussichtlichen Benutzung einer geplanten Kraftfahrlinie im regelmäßigen Verkehr und zu Bedarfsfahrten bildet selbstverständlich eine der wichtigsten, auf die sich die Vorermittlungen der Ober-Postdirektionen zu erstrecken haben. Diese werden besonders eingehend geführt, damit die Verwaltung nicht in die Lage kommt, einmal eingerichtete Linien wegen Unwirtschaftlichkeit des Betriebs wieder eingehen lassen zu müssen. Sie erfordern in der Regel eingehende Verhandlungen mit den Wegeunterhaltungspflichtigen, Verhandlungen mit öffentlichen und privaten Körperschaften wegen Übernahme von Gewährleistungssummen oder Leistung von Zuschüssen bei nicht rentierenden Linien, Ermittlungen wegen der erforderlichen Zahl der Fahrzeuge, ihrer Unterstellung und Instandhaltung, wegen des erforderlichen Personals u. a. m. Über alle diese Fragen muß grundsätzlich Klarheit bestehen, bevor das Reichspostministerium, an das in jedem Falle vor Einrichtung einer neuen Kraftpostlinie zu berichten ist, seine Genehmigung erteilt.

Die Fahrpläne der Kraftpostlinien werden in weitestgehendem Maße den Bedürfnissen des Reiseverkehrs angepaßt und vor ihrem Inkrafttreten veröffentlicht sowie bei den Postanstalten der Linie ausgehängt. Man findet sie auch in einer besonderen Abteilung des Reichskursbuchs sowie in Taschenkursbüchern. Für Reisende, die mit der Eisenbahn ankommen und in eine Kraftpost umsteigen wollen, ist der Fahrplan außerdem zumeist auf den Bahnhöfen an in die Augen fallender Stelle ausgehängt. Auch durch Übersendung der Fahrpläne an Hotels, Pensionen, Sanatorien usw. wird für ihre möglichste Verbreitung Sorge getragen. Aus den Fahrplänen müssen die Haltepläße und Fahrzeiten hervorgehen. Sie enthalten ferner Angaben über die wichtigsten Eisenbahnanschlüsse und, um das Zurechtfinden auf ihnen zu erleichtern, eine einfache Skizze, in der die Linienführung im Verhältnis zu den Eisenbahnanschlußstrecken ersichtlich gemacht ist. Einzelne Ober-Postdirektionen geben außerdem als Werbemittel für den Kraftpostverkehr noch besondere Fahrpläne in Form von Faltblättern oder kleinen Taschenbüchern heraus, die kurze Reisebeschreibungen, Lichtbilder von Sehenswürdigkeiten usw. enthalten und unentgeltlich zur Verteilung kommen. Die Kosten der Herstellung derartiger Werbemittel wie auch der Aushangfahrpläne werden in der Regel durch Vermietung freier Flächen für Reklamezwecke aufgebracht.

Die Festsetzung der Fahrpreise ist nach der Postordnung (§ 54) dem Ermessen der Post vorbehalten. Diese Reglung hat sich als notwendig erwiesen, um die Verwaltung in die Lage zu versetzen, beim Steigen oder Sinken der Unkosten des Betriebs zu dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkt die Gebühren so festzusetzen, daß das Gleichgewicht zwischen den Einnahmen und Ausgaben erhalten bleibt. Gerade in der Nachkriegszeit, die eine sprunghafte Steigerung aller persönlichen und sächlichen Ausgaben des Kraftpostbetriebs mit sich brachte, hat sich die getroffene Reglung als unentbehrlich erwiesen. Das Personengeld, das vor dem Kriege noch 5 bis 10 Pf. betragen hat, ist jetzt auf mindestens 1 *M* für das Kilometer festgesetzt. Etwaige Abweichungen sind in den örtlichen Verhältnissen begründet. Für Bedarfsfahrten gelten die gleichen Fahrpreise wie für fahrplanmäßige Fahrten. Zuständig für die Festsetzung der Fahrpreise im einzelnen sind die Ober-Postdirektionen, jedoch wird vom Reichspostministerium an der Hand von monatlich einzusendenden Einnahmeübersichten dauernd darüber gewacht, daß die Höhe der Gebühren mit den Gesamtkosten des Betriebs in Einklang steht. Bei Festsetzung der Gebühren für Sonderfahrten ist den Ober-Postdirektionen mehr Spielraum gelassen worden. Außer Rücksichten auf die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Fahrt kommen hier bei der Festsetzung der Gebühren auch Zweck der Fahrt, Zahlungsfähigkeit der Reisenden und andere Gesichtspunkte in Frage. Die Einnahmen aus Sonderfahrten können im allge-

meinen als ein äußerst wertvoller Beitrag zu den Einnahmen des Kraftpostbetriebs angesehen werden.

Die Fahrkarten oder Fahrscheine werden nicht, wie bei der Eisenbahn, von besonderen Dienststellen verkauft, sondern im allgemeinen von dem Wagenführer selbst. Diese Reglung ergibt sich ohne weiteres daraus, daß an vielen Haltestellen der Kraftposten keine Postdienststellen vorhanden sind, denen der Verkauf der Fahrkarten übertragen werden könnte; es wäre also unwirtschaftlich, deswegen besondere Einrichtungen zu treffen. Der unter viel einfacheren Verhältnissen arbeitende Kraftpostlinienverkehr kommt mit dem Verkauf der Fahrscheine durch den Wagenführer im allgemeinen vollkommen aus. Die Einrichtung hat zwar den Nachteil, daß sie den Kraftwagenführer mit Abfertigungsgeschäften belastet; dieser Nachteil ist jedoch bei den sich aus der Einfachheit der Betriebsreglung ergebenden Vorteilen mit in Kauf zu nehmen. Als ein Vorteil muß es auch angesehen werden, daß der Wagenführer die Entscheidung darüber hat, ob noch Plätze in dem Wagen frei sind, und danach unter Umständen Reisende von der Mitnahme ausschließen kann, bevor sie einen Fahrschein gelöst haben. Abweichend hiervon können jedoch die Ober-Postdirektionen den Fahrkartenverkauf unter besonderen Verhältnissen auch Ortspostanstalten übertragen. In geeigneten Fällen findet auch ein Vorverkauf statt. Zu diesem Zwecke sind in manchen Orten Verkaufsstellen bei Privaten, an Kleinbahnschaltern usw. eingerichtet. Das Nähere ergeben die örtlichen Bekanntmachungen. Weiter verbreitet ist die Einrichtung der Vorausbestellung von Plätzen, über deren Zulassung die Ober-Postdirektionen entscheiden und die in Betracht kommenden Verkehrsanstalten mit Anweisung versehen. Die Gebühr für Lösung eines Berechtigungsscheins beträgt mindestens 1 *M*. Die Scheine werden ausschließlich von den Postanstalten am Anfangs- und Endpunkt der Linie ausgegeben und nur für die ganze Strecke. Der Schein gilt für einen Platz in einem bestimmten, am Tage der Lösung oder dem darauffolgenden Tag abfahrenden Wagen. Ein vorausbezahlter Platz wird nur bis 10 Minuten vor dem planmäßigen Abgang der Post freigehalten. Bei Nichtbenutzung der betreffenden Post wird dem Reisenden auf Antrag gegen Rückgabe des Berechtigungsscheins das verauslagte Fahrgeld, nicht aber die Sondergebühr, erstattet.

Wegen Einführung einheitlicher Vordrucke zu Fahrscheinen schweben zur Zeit Erwägungen. Gegenwärtig besteht in dieser Hinsicht noch eine große Mannigfaltigkeit. Da der Verkauf den Wagenführern obliegt und diesen nicht für alle auf einer Linie sich bietenden Reisemöglichkeiten, die mit der Zahl der Haltestellen steigen, besondere mit Fahrpreisaufdruck versehene Fahrscheine mitgegeben werden können, ist zur Zeit grundsätzlich die Einrichtung getroffen, daß auf den Fahrscheinen nur die der Berechnung des Fahrpreises zugrundezulegende Kilometerzahl, nicht aber die Preise selbst aufzudrucken sind. Auf diese Weise braucht der Führer für die ganze Linie nur eine Sorte von Fahrscheinen vorrätig zu halten, auf denen sämtliche Haltestellen aufgeführt sind. Den jeweils zu zahlenden Fahrpreis berechnet er durch Vervielfältigung der Kilometerzahl mit dem Einheitssatz an Personengeld für das Kilometer, über den sich eine Bekanntmachung in jedem zur kursmäßigen Beförderung von Personen dienenden Fahrzeug befinden muß, und vermerkt ihn auf dem Fahrschein an der dafür vorgesehenen Stelle (Abbildungen 3a und 3b). Selbstverständlich müssen derartige Fahrscheine von den Reisenden beim Verlassen des Wagens aus Gründen der Prüfung und Abrechnung wieder eingesammelt werden. Da dies erfahrungsgemäß gelegentlich unterbleibt und überhaupt die Abrechnung auf Grund der wieder eingesammelten Fahrscheine ziemlich zeitraubend und umständlich ist, sind einige Ober-Postdirektionen auch schon dazu übergegangen, die Fahrscheine so einzurichten, daß sie in den Händen der Reisenden verbleiben und die Ab-

rechnung lediglich auf Grund der Zahl der verausgabten Fahrscheine erfolgt, von denen dann jeder einzelne den Gegenwert eines bestimmten Einnahmebetrags darstellt. Dieses Verfahren empfiehlt sich besonders bei Linien mit sehr starkem Verkehr, auf denen die Mehrzahl der Reisenden die Post vom Anfangs- bis zum Endpunkt benutzt, in der Hauptsache auf kürzeren Linien, ferner auf solchen, bei denen nicht zu umgehende knappe Abfertigungsfristen oder andere örtliche Umstände ein Abweichen von der Regel rechtfertigen (Abbildungen 4a bis c). Sämtliche Fahrausweise sind nicht übertragbar und berechtigen nur zu der Fahrt, für die sie gelöst sind. Sie auf ihre Richtigkeit zu prüfen, ist Sache des Reisenden.

Abb. 3a.

Reichspostverwaltung

Nr. 19738 Nr. 19738

Nach Beendigung der Fahrt abzugeben

M. ..... Pf.

km	km	*Von*	*Nach*
0		Goslar	Goslar
11		Auerhahn	Auerhahn
13		Abzweigung nach	Abzweigung nach
	15	Bockswiese	Bockswiese
	17	Hahnenklee	Hahnenklee
	0	Hahnenklee	Hahnenklee
	2	Bockswiese	Bockswiese
	4	Abzweigung	Abzweigung
16	7	Kurhäuser	Kurhäuser
17	8	Zellerfeld	Zellerfeld
21	12	Clausthal	Clausthal
23	14	Buntenbock	Buntenbock
24	15	Ziegelhütte	Ziegelhütte
26	17	Heiligenstock	Heiligenstock
31	22	Lerbach	Lerbach
32	23	Freiheit-Eichental	Freiheit-Eichental
35	26	Osterode	Osterode

M. ..... Pf.

Die für die Reise zu beachtenden Bestimmungen der Fahrordnung sind in der Regel auf der Rückseite der Fahrausweise kurz zusammengestellt.

Bei häufigerer Benutzung einer Post durch denselben Reisenden während eines längeren Zeitraums hat die Post von jeher Fahrpreisermäßigungen gewährt. Sie betragen im allgemeinen ein Viertel bis zur Hälfte des gewöhnlichen Fahrpreises und kommen hauptsächlich Arbeitern und Schülern zugute. Als Fahrausweise haben die Ober-Postdirektionen in solchen Fällen hauptsächlich Wochen- und Monatskarten eingeführt, für die der Fahrpreis je nach der Zahl der Fahrten, für die sie die Berechtigung gewähren, in einer Summe im voraus zu zahlen ist.

Freibeförderungen von Reisenden finden auf den Kraftpostlinien nur auf Grund reichsgesetzlicher Verpflichtung statt (z. B. zugunsten der

bayerischen und badischen Landtagsabgeordneten innerhalb Bayerns und Badens); sie können daher auch im Verwaltungswege nicht zugelassen werden. Nicht im Widerspruch hiermit steht, daß Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahr, für die kein besonderer Platz beansprucht wird, frei fahren, solche Kinder, für die ein besonderer Platz beansprucht wird, sowie ältere Kinder im Alter bis zu 10 Jahren einschließlich zum halben Preise befördert werden, soweit dies von den Ober-Postdirektionen für die Strecke zugelassen ist. Diese Reglung fällt unter den Begriff der Festsetzung des Fahrpreises, zu der die Verwaltung befugt ist.

Abb. 3b.

Reichspostverwaltung.

Nr.

M. ..... Pf.

Nr.

Dieser Fahrschein ist nach Beendigung der Fahrt beim Wagenführer abzugeben.

km				km
0	ab	**Holzminden**	Bahnhof an	40
1		„	Stadt	39
2		**Stahle**		38
9		**Heinsen**		31
12		**Polle**		28
15		**Brevörde**		25
17		**Grave** (Abzweigung)		23
19		**Steinmühle**		21
21		**Pegestorf**		19
27		**Bodenwerder**		13
30		**Bodenwerder-Linse**		10
32		**Halle**		8
35		**Dohnsen**		5
38		**Bremke**		2
40		**Harderode**		0

Der Name des Anfangs- und des Endortes der Fahrt wird durchstrichen.

M ..... A.

Es darf in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, daß es der Verwaltung bei der beschränkten Aufnahmefähigkeit der Postkraftwagen und den hohen Betriebskosten des Kraftpostbetriebs selbstverständlich nicht möglich ist, im Reiseverkehr alle oder auch annähernd die zahlreichen Vergünstigungen zu gewähren, die die Eisenbahnverwaltung zugesteht. Einrichtungen und Beförderungsbedingungen, die für den Eisenbahnbetrieb mit seiner fast unbeschränkten Aufnahmefähigkeit geeignet sein mögen und dessen Wirtschaftlichkeit vielleicht nicht beeinträchtigen, lassen sich auf den unter ganz anderen Verhältnissen arbeitenden Kraftpostbetrieb nicht ohne weiteres übertragen, will man seine Wirtschaftlichkeit nicht in Frage stellen.

Für die Reisenden sind noch folgende Bestimmungen von Wichtigkeit. Der Wagenführer ist berechtigt, Personen, die die vorgeschriebene Ordnung nicht

beachten oder sonst lästig fallen, von der Beförderung auszuschließen. Ausgeschlossen von der Beförderung sind überhaupt Gefangene, Personen mit geladenen Schußwaffen u. a. m. (PO. § 52). Hunde dürfen zwar mit in das

Abb. 4a.

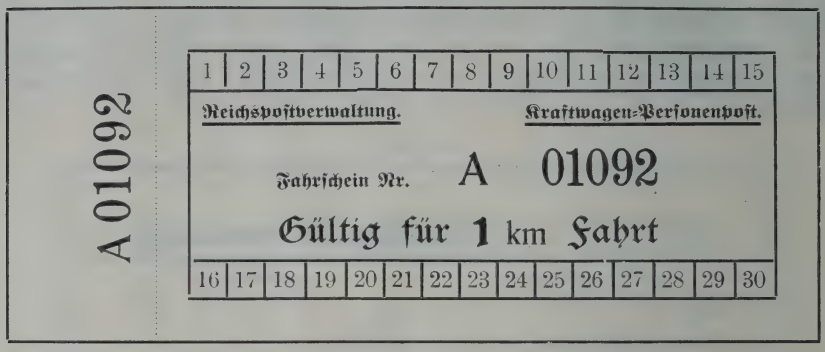


Abb. 4b.

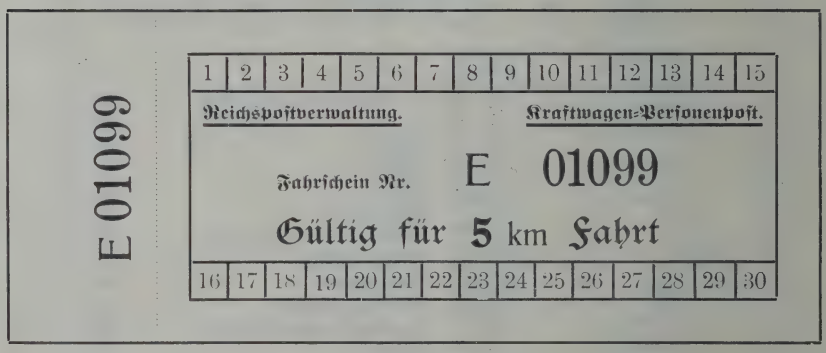


Abb. 4c.

Wageninnere genommen werden, jedoch müssen kleinere Hunde getragen, größere an kurzer Leine gehalten werden. Führerhunde von Blinden dürfen unentgeltlich mitgenommen werden, andere nur gegen eine besondere Gebühr von zur Zeit 4 *M*. Fahrkarten werden nur ausgegeben, soweit Plätze in dem Wagen verfügbar sind. Die mit durchgehenden Fahrscheinen angekommenen Reisenden haben den Vorzug vor neu hinzutretenden. Reisende mit Fahrkarten für die

längere Strecke haben hinsichtlich der Wahl unter den freien Plätzen den Vorzug vor Reisenden mit Fahrkarten für die kürzere Strecke; bei gleichen Strecken entscheidet die frühere Lösung des Fahrscheins. Der Reisende darf beim Einsteigen für sich und jede mit ihm reisende Person je einen Platz belegen. Wer seinen Platz verläßt, ohne ihn zu belegen, verliert den Anspruch darauf. Die verspätete Abfahrt oder Ankunft oder das Ausfallen einer Fahrt begründet keinen Anspruch auf Entschädigung. Der Fahrpreis wird erstattet, wenn und soweit die Post die durch die Annahme des Reisenden eingegangene Verbindlichkeit ohne sein Verschulden nicht erfüllen kann, oder wenn der Reisende an der Benutzung der Post verhindert ist und die Erstattung spätestens 15 Minuten vor dem planmäßigen Abgang der Post beantragt. Wer die Fahrt versäumt oder an Zwischenorten den Wagen verläßt, ohne zur Abfahrtszeit wieder zurückgekehrt zu sein, hat keinen Anspruch auf Fahrgelderstattung.

Handgepäck, d. h. kleine Gegenstände, die ohne Belästigung der Mitreisenden im Wagen untergebracht werden können, dürfen die Reisenden unter eigener Aufsicht und Verantwortlichkeit mit sich führen. Gewisse gefährliche Gegenstände sind von der Mitnahme ausgeschlossen. Jägern sowie Personen, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes eine Schußwaffe führen, ist die Mitnahme von Handmunition ausdrücklich erlaubt.

Größeres Reisegepäck muß bei der Post oder dem Wagenführer besonders aufgegeben werden. Die Mitnahme ist im allgemeinen bis zu einem Gewicht von 50 kg zulässig. Über die erfolgte Einlieferung und die entrichtete Gebühr erhält der Reisende einen Gepäckschein. Zuständig für die Festsetzung der Gebühren sind wiederum die Ober-Postdirektionen. Ein in einem Bezirk eingeführtes Gepäckscheinmuster veranschaulicht die Abbildung 5. Das Reisegepäck wird im allgemeinen mit derselben Gelegenheit befördert, die der Reisende selbst benutzt; es wird auf dem Deckladeraum (Abbildung 6) oder bei Wagen mit Anhängern auch in diesen untergebracht. Auf Linien mit starkem Reiseverkehr wird u. U. auch ein besonderer Gepäckwagen eingestellt. Fahrräder werden als Reisegepäck nur nach Maßgabe des verfügbaren Laderaums und auf Gefahr der Reisenden mitgenommen. Als Gewicht eines Fahrrads werden für die Berechnung der Gepäckgebühr 20 kg zugrunde gelegt. Der Reisende kann das Gepäck sogleich nach Ankunft am Bestimmungsort in Empfang nehmen oder später in Orten mit Postanstalt innerhalb der Schalterdienststunden abholen. Für die Lagerung des Gepäcks wird vom Tage nach der Ankunft ab eine Lagergebühr erhoben. Für die Erstattung der Reisegepäckgebühr und der etwaigen Versicherungsgebühr gelten dieselben Grundsätze wie für den Fahrpreis.

Die Haftung der Post gegenüber den Reisenden regelt § 11 des Postgesetzes. Danach leistet die Postverwaltung bei Reisen mit den Kraftposten nur Ersatz für den Verlust oder die Beschädigung des ordnungsmäßig eingelieferten Reisegepäcks in derselben Weise wie für Pakete und bei Körperverletzungen des Reisenden für die erforderlichen Kur- und Verpflegungskosten, nicht dagegen für sonstigen Sachschaden (Zerreißen von Kleidungsstücken usw.). Die Ersatzleistung für körperliche Beschädigungen des Reisenden ist ausgeschlossen, wenn sie durch höhere Gewalt oder eigene Fahrlässigkeit des Reisenden herbeigeführt sind, beispielsweise wenn der Reisende während der Fahrt abspringt und dabei Verletzungen erleidet. Den Entlastungsbeweis zu führen, ist gegebenenfalls Sache der Post. Bei der Beförderung mit Sonderfahrt schließt das Postgesetz ausdrücklich jede Ersatzpflicht der Post aus. Der Reisende, der diese Art der Beförderung wählt, hat alle Verantwortung selbst zu tragen.

Sämtliche Kraftpostlinien dienen gleichzeitig zur Personen- und Postsachenbeförderung. Der Wagenführer übernimmt die Postladung — Briefbeutel und Pakete — wie im sonstigen Postverkehr. Zu ihrer Unterbrin-

Abb. 5.

Kraftwagen-Personenpost

Zossen — Königs Wusterhausen — Erkner

07599

Pf.

Kraftwagen-Personenpost

Zossen — Königs Wusterhausen — Erkner

Gepäckschein Nr. 07599

Stück

nach

Gewicht ..... kg, Gebühr ..... Pf.

Herausgabe des Gepäcks nur gegen Rückgabe dieses Scheines.

07599
nach

07599
nach

07599
nach

07599
nach

gung ist vorn in jedem Hauptwagen ein Wertgelaß eingebaut. Pakete werden auch auf dem Deckladeraum oder bei stärkerem Verkehr in besonderen Paketanhängern verladen (Abbildungen 6, 7).

Abb. 6.

Abb. 7.

Zur besseren Ausnutzung der Kraftposten und gleichzeitig, um den Bedürfnissen der Bevölkerung des flachen Landes Rechnung zu tragen, werden mit den Kraftposten auch Stückgüter befördert. Die Einrichtung ist in Süddeutschland gleichzeitig mit der Personenbeförderung getroffen und auf zahlreichen Linien schon verhältnismäßig weit ausgebaut (u. a. auch in Baden), in Norddeutschland dagegen erst im Laufe der Zeit hinzugekommen. Sie befindet sich

in dem größeren Teile des Reichspostgebiets noch im Zustand des Versuchs, weshalb Einzelheiten über die getroffene Reglung noch nicht mitgeteilt werden können. Ihre rechtliche Grundlage hat die Stückgutbeförderung mit der Post im § 51, IV der Postordnung gefunden, wo es heißt: »Für die Beförderung von Stückgütern mit den Kraftfahrzeugen gelten die bei den Ladestellen aushängenden Beförderungsbedingungen«. Diese sind den beteiligten Dienststellen bereits bekanntgegeben.

2. Fahrzeuge.

Die der Personenbeförderung dienenden Postkraftwagen sind, wie bereits auf S. 176 erwähnt wurde, zum größten Teil erst nach dem Kriege beschafft worden. Der Größe nach sind am zahlreichsten 18sitzige (Abbildung 8), verhältnis-

Abb. 8

mäßig häufig auch 12-, 13-, 14-, 17-, 22- und 26sitzige Wagen vertreten; der größte Wagen, der zur Zeit im Betrieb steht, hat 29 Sitze. An der Herstellung sind die meisten leistungsfähigen Firmen der deutschen Kraftwagenindustrie beteiligt. An vierrädrigen Anhängern für die Personenbeförderung sind am zahlreichsten solche mit 16 Sitzen, daneben aber auch Anhänger mit 10, 12, 21 usw. Sitzen vertreten.

Auf Grund der gewonnenen Erfahrungen ist die Reichspostverwaltung neuerdings dazu übergegangen, für den Reiseverkehr Wagen verschiedener Ausstattung einzuführen, je nachdem, ob es sich um einfache, mehr ländliche Verhältnisse handelt, oder ob die Fahrzeuge vorzugsweise in dem lebhafteren Reise-(Ausflugs-)Verkehr Verwendung finden sollen. Demgemäß werden, um den verschiedenen örtlichen Verhältnissen Rechnung tragen zu können, nachbezeichnete Wagengattungen zur Verfügung gehalten:

1. offene 18- bis 26sitzige Aussichtswagen erstklassiger Ausstattung mit versenkbarem Segeltuchverdeck für Touren-Sonderfahrten. In Betracht kommen nur größere Kurorte mit landschaftlich schöner Umgebung, die erfahrungsgemäß von zahlungskräftigen Reisenden des In- und Aus-

landes aufgesucht werden, so daß eine starke Benutzung der kostspieligen Fahrzeuge erwartet werden kann (Luxusbäder im Schwarzwald, Harz, Thüringen). Für den regelmäßigen Dienst sind die Wagen nicht geeignet, weil bei ihnen kein Raum zur Unterbringung der Postladung und größeren Reisegepäcks vorgesehen ist. Als Verdeck ist lediglich ein freiliegendes, wasserdichtes Segeltuch-Klappverdeck mit Seitenschutz vorgesehen, der sich an den Wänden befestigen läßt. Die Sitze werden möglichst bequem hergestellt; sie erhalten ebenso wie die Rückenlehnen gute Polsterung aus echtem Leder;

2. 26sitzige geschlossene Omnibusse von gleichfalls vornehmer Ausstattung für Sonderfahrten und regelmäßige Fahrten auf Linien mit starkem Verkehr in Bädern und Ausflugsgebieten, wo die Einstellung von Anhängern nicht angängig ist oder sich nicht empfiehlt. Sie erhalten einen Deckladeraum, der mit seitlich herausstellbarer Eisenleiter zu erreichen ist, ferner auf der linken Wagenseite unter der ersten und letzten Sitzreihe je ein Wertgelaß von etwa $50 \times 35 \times 120$ cm³ Größe. Die Sitze und Rücklehnen sind gleichfalls gut gepolstert. Für Handgepäck sind im Innern Gepäcknetze vorgesehen;
3. die bisherigen 22-, 18- und 12sitzigen Omnibusse in guter Ausführung entsprechend der zum Teil schon vor dem Krieg (in Thüringen) erprobten Bauart für Linien mit entsprechendem Verkehr;
4. 14sitzige Omnibusse einfacherer Ausstattung. Diese Fahrzeuge sind für den Verkehr in ländlichen Gegenden besonders geeignet. Sie werden, wie Abbildung 9 — Blick in das Innere eines Wagens — zeigt, allen billigen Anforderungen (Lüftung, Polsterung) gerecht. Neuerdings erhalten sie an Stelle des hinteren Einstiegs zwei seitliche Türen;
5. Anhänger mit 16 Sitzen nach Abbildung 10. Sie sollen in weitestgehendem Umfang Verwendung finden, da sie nur etwa ein Drittel des Betrags kosten, der für 18sitzige Omnibusse aufzuwenden ist. Ein besonderer Vorteil der Verwendung von Anhängern ist, daß sie — auch auf Teilstrecken — zu gewissen Tageszeiten oder an einzelnen Wochentagen zur Bewältigung eines größeren Andrangs von Reisenden vorübergehend eingestellt werden können. Solche Bedürfnisse durch Einstellung weiterer Motorwagen zu befriedigen, wäre unwirtschaftlich. Die Ober-Postdirektionen sind angewiesen, der Frage der Anhängerbenutzung auch bei neu einzurichtenden Linien größte Beachtung zuzuwenden.

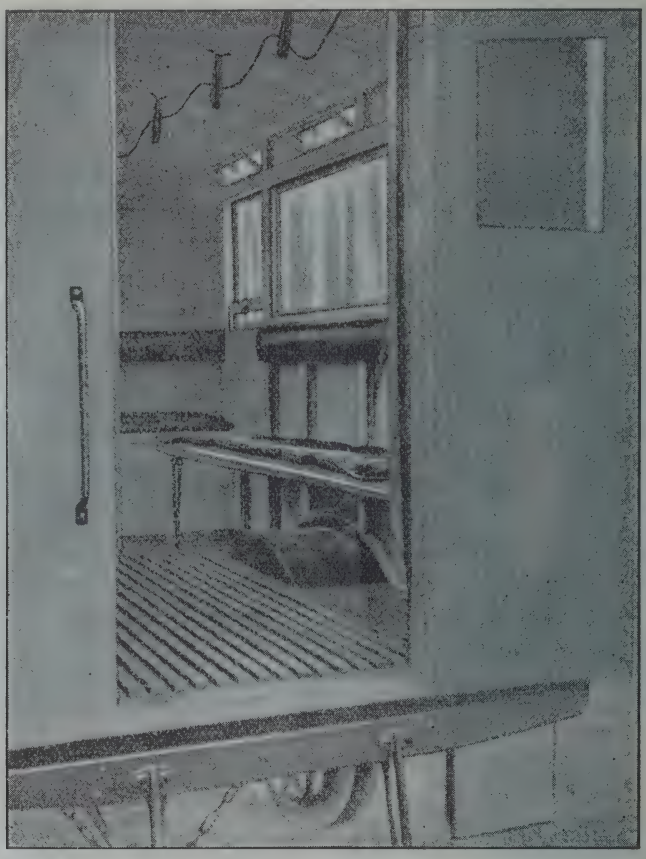
Zur ersten Hilfeleistung bei Unfällen sind sämtliche Personenkraftwagen mit Verbandkästen ausgerüstet. Geplant ist, sie weiterhin mit je einem Streckenfernsprecher zu versehen, damit der Führer in der Lage ist, im Bedarfsfall sofort Hilfe herbeizurufen. Zur Ausrüstung der Fahrzeuge gehört weiterhin je ein Patent-Feuerlöscher besonderer Bauart.

3. Betriebs- und Wirtschaftsergebnisse.

Um ein Urteil über die Wirtschaftlichkeit des Betriebs der Kraftpostlinien zu erhalten, läßt das Reichspostministerium für sämtliche Linien eingehende Betriebs- und Wirtschaftsübersichten aufstellen und für jedes Rechnungsjahr abschließen. Danach hat sich der Überlandverkehr bisher im allgemeinen zufriedenstellend entwickelt und ein günstiges wirtschaftliches Ergebnis gezeitigt. Daß er auch künftig einen Überschuß abwerfen und dieser in künftigen Jahren sogar noch größer werden wird, darüber befindet sich die Verwaltung schon jetzt nicht im Zweifel. Die günstigen Abschlüsse des bayerischen und württembergischen

Kraftpostbetriebs aus der Zeit vor dem Kriege, die zum nicht geringen Teil mit Veranlassung gegeben haben, den Kraftwagen auch im Überlandverkehr des übrigen Reichspostgebiets einzuführen, sind bekannt. Aus neuerer Zeit sei erwähnt, daß die Gesamteinnahme an Personengeld und Reisegepäckgebühr im Rechnungsjahr 1920 ohne Bayern und Württemberg rund 9 Millionen Mark, die Zahl der zurückgelegten Kilometer 2 405 793 betragen hat; davon entfallen auf Sonderfahrten 20 553 km = 0,8 v H.

Abb. 9.



Im Rechnungsjahr 1921 haben die Einnahmen an Personengeld und Reisegepäckgebühr rund 35 Millionen Mark betragen; sie sind nach dem Haushaltsvoranschlag für 1922, der Bayern und Württemberg mit umfaßt, auf 70 Millionen Mark geschätzt.

Die Dreiteilung des Kraftwagenbetriebs der Reichspost in Stadtpost-, Telegraphenbau- und Überlandbetrieb ist nicht so aufzufassen, als ob hier drei vollkommen voneinander getrennte Betriebszweige vorhanden wären, deren einer beispielsweise ohne den anderen in der bisherigen Form weiterbestehen könnte. Der Kraftwagenbetrieb der Reichspostverwaltung bildet vielmehr ein einheitliches Ganzes, und die Zusammenfassung seiner einzelnen Teile fördert die Wirtschaftlichkeit des Betriebs. Ganz besonders kommt dies zum Ausdruck in der Frage der Instandhaltung der Fahrzeuge.

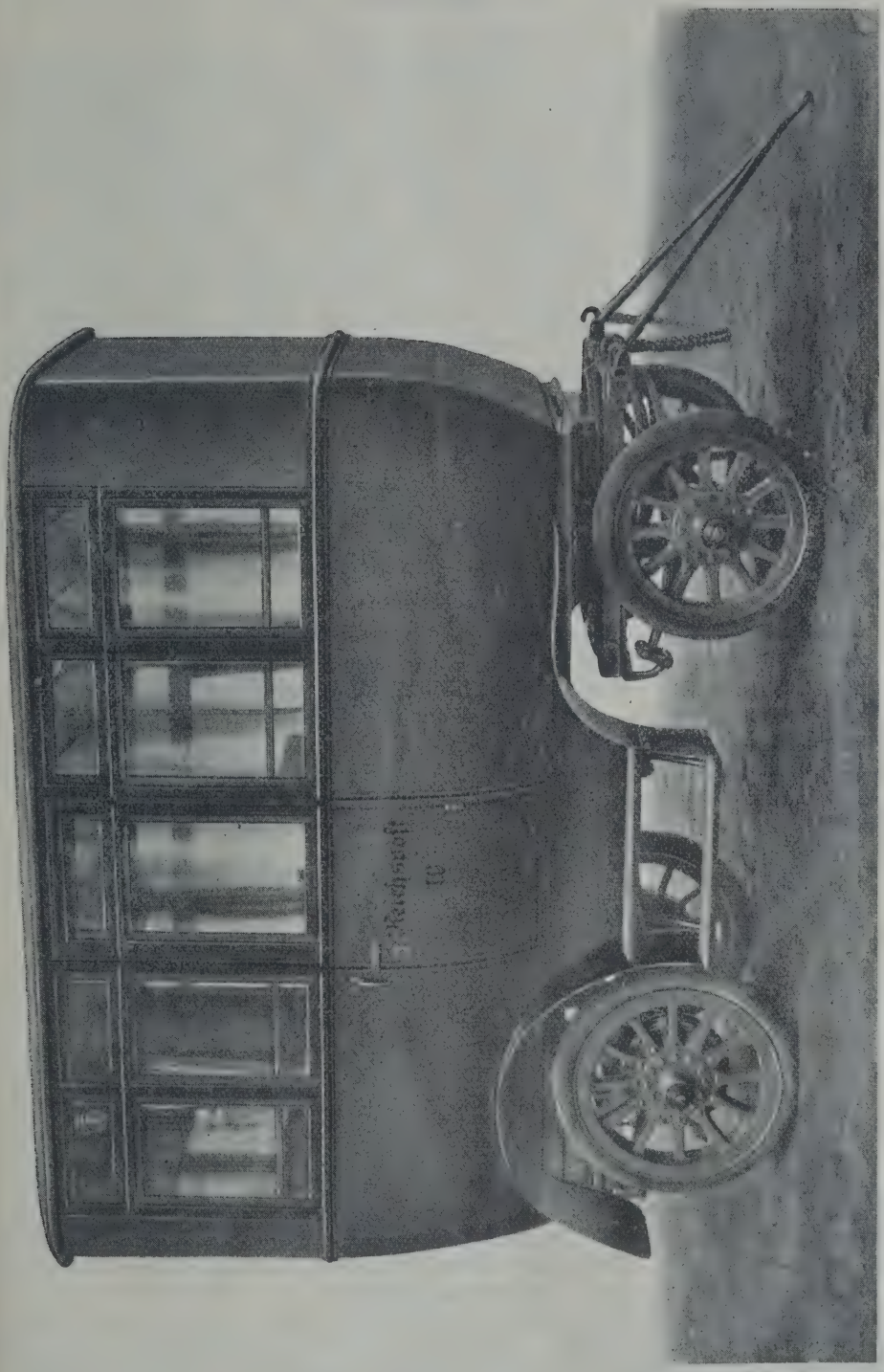


Abb. 10.

D. Allgemeines.

1. Werkstätten.

Die kleineren (laufenden) Instandsetzungsarbeiten werden an den Verwendungsorten der Wagen von den Führern selbst in Werkstätten ausgeführt, die den betriebsleitenden Ämtern als sogenannte »Hilfsbetriebe« angegliedert sind. Befindet sich beispielsweise am Ort ein Telegraphenbauamt, das Lastkraftwagen im Betrieb hat, so wird der örtliche Werkstättendienst für beide Betriebszweige zusammengelegt werden. Noch deutlicher tritt die Verschmelzung in den größeren, sogenannten Bezirkswerkstätten zutage, in denen die größeren Instandsetzungsarbeiten ausgeführt und sämtliche Fahrzeuge in regelmäßigen Zeiträumen nach Verrichtung einer gewissen Kilometerleistung in allen Teilen durchgeprüft und sorgfältig wieder zusammengesetzt werden. In diesen größeren Werkstätten befinden sich Postkraftwagen aller Gattungen in Arbeit. An größeren Werkstätten verfügt die Postverwaltung außer der im März 1919 von der Heeresverwaltung übernommenen Hauptwerkstatt in Berlin-Borsigwalde noch über solche in Breslau, Erfurt, Köln, Karlsruhe (Baden), Trier, Freiburg (Breisgau), Göttingen, Traben-Trarbach und St. Blasien (Schwarzwald). Weitere sind im Ausbau begriffen. Für das bayerische und württembergische Verkehrsgebiet bestehen besondere Werkstätten (Hauptwerkstatt in Neuaubing bei München usw.). Wegen der Bedeutung der Hauptwerkstatt in Berlin-Borsigwalde darf auf den Aufsatz in Nr. 1 des Jahrgangs 1920 dieser Zeitschrift verwiesen werden.

2. Personalwesen.

Das Kraftwagenführerpersonal der Reichspost gliedert sich in 2 Gruppen, in Führer für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren und in Führer elektrisch betriebener Fahrzeuge. Entsprechend dieser Zweiteilung sind auch die Anforderungen an die Vorbildung der Anwärter, die Beschäftigungs-, Besoldungs- und Beförderungsverhältnisse voneinander verschieden. Das höher bewertete Personal stellen die Führer der Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren dar. Diese werden außer im eigentlichen Fahrdienst vornehmlich im Werkstättendienst beschäftigt. Die Reichspostverwaltung verlangt von ihnen bei ihrem Eintritt in die Verwaltung den Nachweis einer abgeschlossenen Lehrzeit als Schlosser, Grobmechaniker o. dgl. und einer längeren erfolgreichen praktischen Tätigkeit als Kraftfahrzeugführer. Besonderer Wert wird darauf gelegt, daß die Bewerber selbst längere Zeit mit der Instandsetzung von Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren zu tun gehabt haben. Die Schnelligkeit, mit der die Entwicklung des Postkraftwagenbetriebs nach dem Kriege vor sich gegangen ist, hat es mit sich gebracht, daß sich die Verwaltung entschloß, für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren bis auf weiteres nur vollständig ausgebildetes, erprobtes Personal in den Dienst zu stellen, woran in der Zeit der Demobilmachung kein Mangel bestand. Gedacht ist die Entwicklung jedoch so, daß die Verwaltung künftig selbst dazu übergeht, sich geeignete Leute zu Führern von Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren heranzubilden. Führer, die sich dazu eignen, werden schon jetzt nach längerer erfolgreicher Beschäftigung im Dienste der Verwaltung in das Beamtenverhältnis übergeführt und nach Gruppe IV der Besoldungsordnung I für Reichsbeamte besoldet. Während ihres Dienstverhältnisses als Diätar führen die Anwärter die Amtsbezeichnung »Hilfs-Postkraftwagenführer«; ihre planmäßige Anstellung erfolgt in Gruppe IV als »Postkraftwagenführer«.

Als Führer elektrisch betriebener Postkraftwagen werden in der Regel Postillione, Hilfs-Postschaffner, Postschaffner und Ober-Postschaffner verwendet, die die Verwaltung eigens für diesen Zweck ausbilden läßt. Die Anforderungen, die an die Kenntnisse usw. dieser Führerklasse gestellt werden, sind geringer als bei den Führern von Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren, da die Bedienung

der Elektromotoren einfacher ist und die Führer auch mit der Instandsetzung der Motoren und Fahrzeuge keine Befassung haben. Diese erfolgt in den Städten in eigens dazu vorgesehenen Werkstätten durch besonderes Personal. Entsprechend ihren niedriger zu bewertenden Leistungen werden diese Führer auch nicht von vornherein in Gruppe IV der Besoldungsordnung eingereiht, vielmehr erhalten sie während ihrer Verwendung als Kraftwagenführer ihre ordentlichen Bezüge als Postillion, Postschaffner usw. und daneben in Orten mit besonders schwierigen Straßen- und Verkehrsverhältnissen zum Ausgleich für die erhöhte Verantwortlichkeit ihres Dienstes eine Zulage.

Für die Führer von Kraftwagen mit Verbrennungsmotoren befindet sich die Schaffung einer besonderen Laufbahn, die Beförderungsstellen in Gruppe V (Werkführer), Gruppe VI (Werkmeister), Gruppe VII (technische Ober-Postsekretäre im Kraftwagendienst) vorsieht, in Vorbereitung. Schon jetzt verfügt die Verwaltung über eine Anzahl Stellen für Werkführer und Werkmeister im Kraftwagendienst. Sie sind bei Werkstätten mittleren und größeren Umfangs, wo sich für die Leitung des Betriebs besondere Kräfte als erforderlich erwiesen haben, und im Überlandverkehr zur technischen Beaufsichtigung des Betriebs vorgesehen.

Entsprechend der Reglung im Bahnpostbegleitungsdienst erhalten die Führer der Kraftposten bei längerer Abwesenheit vom Amtsort sogenannte Abwesenheitsgelder. Diese werden jedoch im Kraftwagendienst nur bei einer jedesmal 5 Stunden überschreitenden Abwesenheit gewährt. Die Höhe des zu gewährenden Betrags richtet sich nach den notwendigen tatsächlichen Aufwendungen, die den Führern bei billigen Ansprüchen für Verpflegung und Übernachten erwachsen. Die ursprünglich festgesetzten Beträge werden demnächst voraussichtlich entsprechend der fortgeschrittenen Geldentwertung erhöht werden.

Zum Schutz gegen die Unbilden der Witterung und die Gefahr der Beschmutzung der eigenen Kleidung mit Benzin-, Ölflecken usw. ist beabsichtigt, sämtliche im Postkraftwagendienst beschäftigten unteren Beamten, Helfer und Arbeiter auf Kosten der Reichskasse mit besonderer Dienst- und Schutzkleidung auszustatten. Mit der Beschaffung von Lederjacken, kurzen Lederhosen und Lederhandschuhen für Führer von Kraftposten ist bereits der Anfang gemacht worden.

3. Die Post in der Kraftwagengesetzgebung.

Das grundlegende Gesetz, das auch für den Kraftwagenbetrieb der Post die größte Bedeutung hat, ist das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909 (Reichsgesetzbl. S. 437), das neben wichtigen Verkehrsvorschriften (§§ 1 bis 6) u. a. ein eigenes Haftpflichtrecht im Kraftfahrzeugverkehr eingeführt hat (§ 7 ff.). Die auf dem sogenannten Gefährdungsprinzip (im Gegensatz zu dem »Verschuldungsprinzip« nach bürgerlichem Recht) beruhende Haftung des Kraftfahrzeughalters ist sehr streng. Sie ist in ihrem Höchstbetrag zwar beschränkt (§ 12), um dem Halter den Abschluß von Versicherungen zu erträglichen Bedingungen zu ermöglichen, der Halter kann seine Ersatzpflicht jedoch nur in ganz bestimmten Fällen, in denen ihm die Beweisführung obliegt, abwenden. Näher hierauf einzugehen, würde zu weit führen. Erwähnt sei nur, daß die Haftpflichtbestimmungen des Automobilgesetzes nicht gelten für Ansprüche der Reisenden aus der Beförderung mit den Kraftposten (vgl. S. 187), ferner auch dann nicht, wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das nur zur Beförderung von Lasten dient und auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen kann (§ 8). Letzteres trifft im allgemeinen bei den im Orts- und Vorortsverkehr verwendeten elektrischen Postkraftwagen zu.

Irgendwelche Versicherungen zugunsten des Personals oder der Fahrzeuge schließt die Postverwaltung anläßlich des Kraftfahrzeugbetriebs nicht ab.

An zweiter Stelle hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Kraftwagenbetrieb überhaupt wie insbesondere für den Postkraftwagenbetrieb steht die zur Ausführung des vorgenannten Gesetzes erlassene Bundesratsverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 (Reichsgesetzbl. S. 389), die die wichtigen Bestimmungen über die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge, deren Zulassung, Kennzeichnung sowie über die Führer von Kraftfahrzeugen, deren Prüfung, besondere Pflichten usw. enthält. Auch hierauf kann in diesem Zusammenhang nicht näher eingegangen werden. Es verdient jedoch hervorgehoben zu werden, daß die Postverwaltung — übrigens gemeinsam mit der Heeresverwaltung — schon seit längerer Zeit eine Änderung der Bundesratsverordnung dahin anstrebt, daß sie sowohl bei der Zulassung und Kennzeichnung ihrer Fahrzeuge wie auch bei der Prüfung und Zulassung der Führer von Kraftfahrzeugen für ihren Betrieb eine gewisse Selbständigkeit erhält, mithin nicht mehr auf die Mitwirkung der Polizeibehörden und der für die genannten Obliegenheiten gemeinhin bestellten amtlichen Sachverständigen angewiesen ist. Die Erreichung dieses Zieles ist um so wünschenswerter, als der jetzige Zustand, abgesehen von sonstigen damit verbundenen Nachteilen, die Verwaltung bei der Höhe der für Prüfungen im Kraftfahrzeugverkehr zuständigen Gebühren mit erheblichen Kosten belastet, und die Postverwaltung die erstrebte größere Selbständigkeit in Kraftfahrzeugangelegenheiten in ihren bayerischen und württembergischen Gebietsteilen auf Grund der daselbst vor der Verreichlichung der süddeutschen Postverwaltungen von den Landesregierungen getroffenen Reglung bereits besitzt. Eine die Angelegenheit im Sinne der Postverwaltung für das ganze Reich einheitlich regelnde Verordnung wird hoffentlich noch im Laufe dieses Jahres ergehen. Gewisse Ansätze zu einer selbständigeren Stellung der beiden genannten Reichsverwaltungen in Kraftfahrzeugangelegenheiten sind bereits im § 32 der Bundesratsverordnung enthalten, wo nachgelassen ist, daß Post- und Heereskraftfahrzeuge beispielsweise nicht wie andere Kraftfahrzeuge durch Polizeiorgane jederzeit daraufhin untersucht werden dürfen, ob sie den zu stellenden Anforderungen entsprechen. Postkraftfahrzeuge brauchen außerdem nicht mit der sonst vorgeschriebenen Huppe zum Abgeben von Warnungszeichen versehen zu sein. Hiervon wird im Überlandverkehr Gebrauch gemacht, indem die Personenomnibusse vielfach statt mit einer Huppe Warnungszeichen mit einem zweitönigen Signalinstrument abgeben; derartige Warnungszeichen sind weiterhin vernehmbar als die mit tieftönenden Huppen abgegebenen und als »übliches Signal« des Nahens der Post bereits gut bekannt. Daß die für die Postwagen nach dem Postgesetz bestehenden Sonderrechte auch für die Kraftfahrzeuge der Postverwaltung gelten, ist im § 32, Abs. 2 a. a. O. noch besonders zum Ausdruck gebracht worden.

Auf einem Gebiet besitzt die Postverwaltung schon jetzt volle Selbständigkeit, nämlich für die Bestellung der Fahrlehrer für den Postkraftfahrzeugbetrieb. Während diese sonst nach der Verordnung, betreffend die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern, vom 1. März 1921 (Reichsgesetzbl. S. 212) von der höheren Verwaltungsbehörde unter Beteiligung der von dieser anerkannten amtlichen Sachverständigen bestellt werden müßten, ist für die Postverwaltung in Ziffer IX der Anlage zu der genannten Verordnung ausdrücklich eine Ausnahme dahingehend vorgesehen, daß das Reichspostministerium für seinen Geschäftsbereich selbst die Dienststellen bestimmt, die zur Abhaltung der Fahrlehrerprüfung sowie zur Erteilung und Entziehung der Erlaubnis zur Ausbildung von Kraftfahrzeugführern berechtigt sind. Für das Verfahren (Fahrlehrerprüfung, Ausbildung usw.) gelten in der Hauptsache die allgemeinen Vorschriften. Die

Gültigkeit des von der Post ausgestellten Fahrlehrerscheins ist insofern beschränkt, als er dem Inhaber die Berechtigung zur Ausbildung von Führern nur mit Postfahrzeugen verleiht und auch nur für die Dauer der Dienstzeit bei der Post gilt. Inhabern solcher Scheine, die aus dem Dienste der Post ausscheiden, ist es jedoch möglich, auf einfache Weise auch einen allgemein gültigen Fahrlehrerschein zu erwerben. Mit der Abhaltung der Fahrlehrerprüfungen und der Wahrnehmung der sonstigen sich aus der genannten Verordnung ergebenden Obliegenheiten sind zunächst die Ober-Postdirektionen in Berlin, Leipzig, Karlsruhe (Baden) und Frankfurt (Main) betraut worden. In Bayern und Württemberg liegt die Zuständigkeit bei denselben Postdienststellen, die auch schon die Führerprüfungen vornehmen, Wagen zum Verkehr zulassen usw. In gleicher Weise die Befugnisse auch im übrigen Reichspostgebiet zusammenzulegen, ist beabsichtigt, sobald die Berechtigung dazu durch die in Aussicht stehende Verordnung der Reichsregierung ausgesprochen ist.

Wegen der Verordnung, betreffend Kraftfahrzeuglinien, vom 24. Januar 1919 (Reichsgesetzbl. S. 97) vgl. S. 181.

E. Schluß.

Die Entwicklung des Kraftwagenbetriebs ist bei der Reichspostverwaltung noch in vollem Gange. Welche Zukunftsmöglichkeiten sich gerade auf diesem Gebiet eröffnen, ist heute schwer zu sagen. Zweifellos wird die Technik weiter fortschreiten und weitere Vereinfachungen und Verbilligungen des Kraftwagenbetriebs herbeiführen. Gerade hiervon hängt für die Postverwaltung ungeheuer viel ab. Der Möglichkeiten, Kraftfahrzeuge betriebsdienstlich mit Vorteil zu verwenden, sind jedenfalls bei der Post noch genug vorhanden. Auf der anderen Seite bereiten das andauernde Steigen der Preise aller Bau- und Betriebsstoffe sowie das Anwachsen der Personalausgaben sowie die in Aussicht stehende Heranziehung der Postfahrzeuge zur neuen Reichs-Kraftfahrzeugsteuer der Postverwaltung naturgemäß bei der Verfolgung ihrer weiteren Pläne wegen Ausgestaltung des Postkraftwagenbetriebs gewisse Schwierigkeiten; diese sind jedoch mehr allgemeiner Art und, weil in den Zeitverhältnissen begründet, zu überwinden. Daß sie überwunden werden und dem Postkraftwagenbetrieb noch einmal eine große Zukunft beschieden sein wird, darüber kann nach den bisherigen Erfahrungen überhaupt kein Zweifel mehr bestehen. Ein Zurück kann es auf dem beschrittenen Wege jedenfalls nicht mehr geben. Dazu sind die Vorteile des Kraftwagenbetriebs bei der Reichspost bereits viel zu klar zutage getreten. Das Ziel der Entwicklung kann daher nur sein: Förderung und Ausbau zum Besten der Allgemeinheit.

Kleine Mitteilungen.

Haftung der Post für Geldpakete. Am 5. Januar 1920 lieferte eine Bank in L. ein 3 kg 260 g schweres Geldpaket mit Rubelscheinen, sogenanntem Oberostgeld, im Werte von 7 133 ℳ 40 Pf., an eine Kasse in Berlin auf; als Wert waren 3 500 ℳ angegeben. Die Verpackung bestand aus einer doppelten Hülle dünnen Papiers, das umschnürt und mit grobem Packlack versiegelt war, während nach § 17, II der Postordnung die Geldsendung wegen ihres hohen Gewichts in haltbares Leinen, Wachsleinwand oder Leder zu verpacken, gut zu umschnüren, zu vernähen und auf der Naht hinreichend oft zu versiegeln gewesen wäre. Das Paket ging beim P.A.

in Berlin C 1 mit beschädigter Umhüllung ein und wurde, da dem Inhalt beizukommen war, sogleich neu verpackt. Hierbei ergab sich ein Mindergewicht von 255 g, auch stellte sich heraus, daß an dem Inhalt 200 Rubelscheine im Werte von 400 ℳ fehlten. Die O.P.D. in H. lehnte den Ersatzanspruch der Bank ab, weil der Schaden durch ungenügende Verpackung und Versiegelung, also durch eigene Fahrlässigkeit des Absenders, herbeigeführt worden sei.

Die daraufhin von der Bank erhobene Klage wurde von dem Amtsgericht kostenpflichtig abgewiesen. Die Absenderin legte gegen das Urteil Berufung ein und machte, wie auch schon in der ersten Instanz, geltend, daß die im § 17, II der Postordnung vorgeschriebenen Verpackungsstoffe, wie Leinen, Wachsleinwand oder Leder, im freien Handel teils überhaupt nicht, teils nur zu unverhältnismäßig hohen Preisen zu beschaffen gewesen seien. Das als Ersatz für die vorschriftsmäßigen Stoffe verwendete Packpapier habe nach dem Gutachten Sachverständiger annähernd die Widerstandsfähigkeit wie Leinen und biete gegen Diebstahl eine genügende Sicherheit. Der Packlack sei von bester Eigenschaft und dem im § 16, II der Postordnung vorgeschriebenen »guten Siegellack« durchaus gleichwertig gewesen. Es fehle überdies an dem ursächlichen Zusammenhang zwischen der angeblich ungenügenden Verpackung und der Inhaltsschmälerung, die, wie die Art der Beschädigung zeige, auf eine Beraubung zurückzuführen sei.

Die O.P.D. bestritt, daß das zur Verpackung benutzte Papier ebenso widerstandsfähig sei wie Leinwand, und vertrat den Standpunkt, daß sich eine Beraubung des Pakets überhaupt nicht nachweisen lasse; es müsse vielmehr angenommen werden, die fehlenden Geldpäckchen seien der ungenügend verpackten Sendung entfallen und abhanden gekommen.

In der Entscheidung des Landgerichts in Hamburg, Zivilkammer VII, vom 28. September 1921 — VII 235/21 — wurde die Berufung kostenpflichtig zurückgewiesen. Aus der Urteilsbegründung ist folgendes bemerkenswert:

»Es mag unterstellt werden, daß der angegebene Verlust in der Tat eingetreten ist, denn bei der Befundaufnahme durch die Postverpackungsstelle in Berlin C 1 am 12. Januar 1920 ist gegenüber dem Sollgewicht von 3 kg 260 g ein Mindergewicht von 255 g festgestellt worden und bei der Verhandlung mit dem Empfänger am 27. Januar 1920 ist aufgenommen worden, daß von dem Inhalt 200 Rubel im Werte von 400 ℳ fehlen. Klägerin hat es aber unterlassen — von der Verwendung des Packlacks statt guten Siegellacks mag abgesehen werden — die nach § 17, II der Postordnung vom 28. Juli 1917 für Geldpakete im Gewicht von über 2 kg vorgeschriebenen Verpackungsstoffe, nämlich haltbare Leinwand, Wachsleinwand oder Leder, zu benutzen. Daß die vorgeschriebenen Stoffe im freien Handel nicht oder nur zu hohen Preisen erhältlich waren, ist gleichgültig. Zu beschaffen waren sie, wenigstens zum Teil im freien Handel, wenn auch vielleicht unter erheblichen Kosten. Jedoch ist die Teurung, die allenthalben feststellbar ist, kein triftiger Grund, um die Klägerin von der Pflicht, ihre Pakete postordnungsmäßig zu verpacken, zu entbinden.

Nach § 6 des Postgesetzes vom 28. Oktober 1871 ist Voraussetzung für die Schadenersatzpflicht der Reichspost die »reglementsmäßig erfolgte Einlieferung« des Pakets. Was unter reglementsmäßiger Einlieferung zu verstehen ist, sagt das Gesetz nicht, und es mag zugegeben werden, daß nicht alle in der Postordnung für das Deutsche Reich vom 28. Juli 1917, die nach § 50 des Reichspostgesetzes als Bestandteil des zwischen der Postanstalt und dem Absender geschlossenen Vertrags gilt, enthaltenen Bestimmungen über Auflieferung und Verpackung wesentlich genug sind, um von ihrer Befolgung die Ersatzpflicht der Post abhängig zu machen. Allein, wenn in § 17 der Post-

ordnung ausdrücklich für Geldpakete bis zu 2 kg Gewicht eine Hülle aus starkem, mehrfach umgeschlagenem Papier als genügend bezeichnet, für schwerere Geldpakete dagegen haltbare Leinwand, Wachsleinwand oder Leder gefordert wird, so ist die Bestimmung offenbar im Hinblick auf die Ersatzpflicht der Post getroffen. Die Post soll den bei Geldpaketen oft erheblichen Ansprüchen gegenüber nicht auf den häufig schwer zu führenden Gegenbeweis aus § 6 Abs. 3 des Reichspostgesetzes verwiesen, sondern durch bestimmte strenge Anforderungen an die Verpackung besonders geschützt werden. Der Absender muß die angegebenen Stoffe oder zum allermindesten eine gleichwertige Umhüllung wählen. Nur Papier, das, wie der Augenschein lehrt, nicht besonders kräftig war, genügt nicht, um die Sendung als reglementsmäßig eingeliefert zu bezeichnen. Nach § 27, III der Postordnung bleibt es auch gleichgültig, daß die Annahme nicht beanstandet worden ist.«

Erfüllung von Mietverträgen in den abgetretenen Gebieten. (Urteil des Landgerichts I in Berlin vom 15. Dezember 1921.)

Tatbestand. Durch schriftlichen Vertrag vom 30. April 1918 haben der Kläger, frühere Hotelbesitzer N. in B., und seine Ehefrau ihr daselbst gelegenes Hausgrundstück für die Zeit vom 1. Mai 1918 bis 31. März 1928 an die Reichspostverwaltung vermietet. Der § 3 des Vertrags bestimmt, daß das gemietete Grundstück außer zu Post-, Telegraphen- und Fernsprechzwecken auch zu Dienstwohnungen benutzt oder auch ganz oder teilweise zu anderen Zwecken nach freiem Ermessen des Mieters weiter vermietet werden könne. Auf Grund des Friedensvertrags hat der Beklagte (das Deutsche Reich) am 20. Januar 1920 die Stadt B. an den polnischen Staat übergeben, und hierbei haben die polnischen Behörden auch das Hausgrundstück in Besitz genommen, das von der polnischen Post für die Zwecke der eigenen Postverwaltung in Benutzung genommen wurde. Am 1. September 1920 hat die polnische Post das 1. und 2. Geschoß des Grundstücks wieder geräumt und dem Kläger zur Verfügung gestellt. Der Kläger verlangt mit vorliegender Klage den Mietzins von 2 050 ℳ für die Zeit vom 1. April 1920 bis 30. Juni 1920.

Der Beklagte hat Abweisung beantragt und Widerklage erhoben. Er hält den Rechtsweg für unzulässig, da die Klage sich als Schadenersatzanspruch darstelle, für die das Verdrängungsschädengesetz vom 28. Juli 1921 den Rechtsweg ausschließe. Die Klage sei auch materiell unbegründet, er sei von der Mietzahlung befreit, da der Kläger die Mieträume ihm nicht zur Verfügung stelle und auch nicht stellen könne.

Der Kläger hat Abweisung der Widerklage beantragt.

Entscheidungsgründe. Der Kläger macht nicht einen Verdrängungsschaden im Sinne des Reichsgesetzes vom 28. Juli 1921 geltend, vielmehr einen Anspruch aus Mietvertrag. Der Rechtsweg ist daher zulässig. Es kann auf sich beruhen, ob eine bestimmte Gebrauchsmöglichkeit, nämlich die Benutzung des Gebäudes zu postalischen Zwecken des Deutschen Reichs, als zur Bedingung des Mietvertrags gemacht anzusehen ist, und daher schon dadurch, daß das Reich auf Grund des Friedensvertrags nicht mehr in der Lage ist, den Postbetrieb in B. auszuüben, ein Erfüllungshindernis für den Kläger vorliegt. Denn ein solches Erfüllungshindernis liegt jedenfalls darin, daß der polnische Staat das Gebäude zur eigenen postalischen Benutzung tatsächlich in Besitz genommen hat, sei es nun rechtmäßigerweise auf Grund des Art. 256 des Friedensvertrags (nach welchem er im abgetretenen Gebiet »tous biens et propriétés« des Reichs erwirbt), sei es auch ohne Rechtsgrund. Es fragt sich, welche rechtlichen Folgen sich

aus dem Erfüllungshindernis auf Seiten des Klägers ergeben. Der Kläger beruft sich auf § 552 BGB., wonach der Mieter von der Entrichtung des Mietzinses nicht dadurch befreit wird, daß er durch einen in seiner Person liegenden Grund an der Ausübung des ihm zustehenden Gebrauchsrechts verhindert wird. Dieser Paragraph trifft den vorliegenden Fall nicht. Die Besitzergreifung durch den polnischen Staat ist kein in der Person des Beklagten liegendes Hindernis in der Ausübung des Mietrechts. Der Beklagte beruft sich auf § 537 BGB., wonach eine Mietbefreiung bzw. Mietminderung eintritt, falls bei der vermieteten Sache im Laufe der Mietzeit ein Fehler entsteht, der ihre Tauglichkeit zu dem vertragsmäßigen Gebrauch aufhebt bzw. mindert. Auch dieses trifft nicht zu, weil es sich nicht um einen »Fehler« der Mietsache handelt. Von den besonderen Bestimmungen des Mietrechts käme nur § 512 BGB. in Betracht, wonach der Mieter ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist kündigen kann, wenn ihm der vertragsmäßige Gebrauch der gemieteten Sache ganz oder zum Teil entzogen wird. Einer Kündigung bedurfte es aber nicht. Denn neben dem § 542 BGB. bleiben die Vorschriften über Unmöglichkeit der Leistung in Geltung (RG. Entsch. Bd. 89, S. 203 und Bd. 62, S. 225). Nach diesen Vorschriften verliert, falls bei einem gegnerischen Vertrag die dem einen Teil obliegende Leistung infolge eines Umstandes unmöglich wird, den weder er noch der andere Teil zu vertreten hat, der eine Teil den Anspruch auf die Gegenleistung, bei teilweiser Unmöglichkeit mindert sich die Gegenleistung nach Maßgabe der §§ 472/473 BGB. (§ 323 Abs. 1 BGB.). Im vorliegenden Falle liegt eine Unmöglichkeit der Erfüllung seitens des Klägers vor, und zwar eine solche, die weder er noch der Beklagte zu vertreten hat. Es muß auch angenommen werden, daß es sich um eine totale Unmöglichkeit handelt. Diese Annahme wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß der polnische Staat, nachdem er das Haus länger als ein halbes Jahr benutzt hatte, einen Teil der Räume wieder zur Verfügung gestellt hat.

Demgemäß ist der Vertrag gemäß § 323 BGB. aufgelöst, der Kläger hat seit dem 1. April 1920 keinen Mietzins mehr zu beanspruchen, seine Klage auf eine Vierteljahrsrate nebst Zinsen war abzuweisen, dem Widerklageantrag war stattzugeben.

Das Urteil ist inzwischen rechtskräftig geworden.

Die berühmteste Brieftaube der Welt. In Derby (England) ist vor kurzem die berühmte, »König von Rom« genannte Brieftaube im Alter von 14 Jahren eingegangen. Sie war im Jahre 1913 durch einen Meisterschaftsflug, den sie von Rom nach Derby über eine Entfernung von rund 1 600 km ausführte, zur Weltberühmtheit geworden. Die Taube stieg bei dem internationalen Wettflug in Rom am 29. Juni 1913 auf und traf am Spätabend des 29. Juli in Derby ein. Die Leistung war um so bedeutender, als die Luft- und Witterungsverhältnisse bei dem Wettflug außerordentlich ungünstig waren. Die in Rom aufgelassenen Tauben hatten die Küste des Mittelländischen Meeres in der ersten, 320 km umfassenden Strecke erreicht. Nachdem sie weitere 240 km geflogen waren, stellte sich ihnen als schwerstes Hindernis die Alpenkette entgegen. Bei dem Versuch, sie zu überqueren oder sie zu umfliegen, fand der größte Teil der am Wettflug beteiligten Tauben den Tod.

In Amerika wurden zwar von Brieftauben wohl größere Flüge ausgeführt als der dem »König von Rom« 1913 gelungene Flug, doch ist zu berücksichtigen, daß die amerikanischen Tauben keine Hindernisse, wie hohe Gebirgsketten oder eine 30 km lange Seestrecke, zu überwinden hatten. (Deutsche Allg. Ztg. Nr. 8, 1922.)

Schriftwerke.

Drucksachen. Von Postrat K. Fries in Speyer. Verlag von Dr. Jäger in Speyer. Preis 5 *M*.

Die 12 Druckseiten umfassende Schrift bringt, gegliedert nach Inlands- und Auslandsverkehr, in übersichtlicher Form eine Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen der Postordnung vom 22. Dezember 1921, unter Heranziehung der noch geltenden Ausführungsbestimmungen zur Postordnung für Bayern vom 24. März 1917 und der Postordnung für das Deutsche Reich vom 28. Juli 1917, und der Vorschriften für den Auslandsverkehr, unter Benutzung neuerer Verfügungen und Bescheide des Reichspostministeriums. Auch die für Drucksachen geltenden Gebührensätze sind darin angegeben. Die Darstellung ist in erster Linie auf die Bedürfnisse von Handel, Gewerbe und Industrie berechnet und wird in diesen Kreisen als ein willkommenes Hilfsmittel für die richtige Anwendung der verwickelten Vorschriften über den postalischen Drucksachenverkehr gut verwendbar sein. Das Werkchen verdient auch in Postbeamtenkreisen, denen es manchen nützlichen Fingerzeig zu bieten vermag, gebührende Beachtung.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(Januar bis März 1922)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1922, S. 88.

Nachträge:

1a. Amtsblatt der Reichsfinanzverwaltung. Berlin.
6a. Archiv des öffentlichen Rechts. Tübingen.
49a. Die Postwarte. Zeitschrift des Bundes der Post- und Telegraphenbeamten der Zivilanwärterlaufbahn. Neukölln.
76a. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. Köln.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Achtstundenarbeitstag, gegen den... **36.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1921 S. 761.
— Arbeitsdienstpflicht, von Prof. Dr. Gagel, Geh. Bergrat **31.** I. Vierteljahr 290.
— Arbeitsorganisation, die internationale..., von Fehlinger **36.** Bd. 63 S. 49.
— Die Arbeitsstundenrechnung Walter Rathenaus **69.** 174.
— Baustoffe im Röntgenlicht, von Prof. Dr. Freund und Prof.-Ing. Hanisch, Oberbaurat **60.** 53.
— Die Bedeutung des Verkehrs für die weltwirtschaftliche Entwicklung, von Dr. Kuske, Prof. der Wirtschaftsgeschichte an der Universität Köln **76a.** Heft 1 S. 7.
— Betriebsräte, die Erfahrungen mit den... in Deutschland und in anderen Ländern, von Göhring **33.** 168.
— Buchführung, die behördliche und kaufmännische... **49.** 110.
— Energiewirtschaft der Welt, über die..., von Arrhenius **60.** 8.
— Erhöhung der Eisenbahntarife und ihre Folgen in Frankreich, den Vereinigten Staaten, der Schweiz und in England **70.** 50.

---

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Allgemeines. Ersatz- und Notbeleuchtung, von Kasten, Postbaurat **8.** 69.
— Ersatzbaustoffe und sparsame Baustoffe, von Bulnheim, Oberbaukommissar **15.** 39.
— Ersparnis von Brennstoffen im Kesselbetrieb, Einrichtungen zur..., von Seitz, Stadtbaurat **29.** 123.
— Esperanto **14.** Jahrg. 1921 S. 268, **62.** 59.
— Fenster, die Wärme- und Luftdurchlässigkeit von... verschiedener Konstruktion, von Dipl.-Ing. Raisch **29.** 99.
— Feuersicherheit starker Bauhölzer **15.** Beil. (Der Holzbau) 4
— Die Gefahr mangelhafter elektrischer Anlagen, von Prof. Henne **77.** 2.
— Gegenwart und Zukunft der Eisenbahnen, von Dr. Sax, o. ö. Prof. der politischen Ökonomie i. R. **7.** 249
— Die Gewalt und die Organe des Staates und des Völkerbundes, von Dr. phil., jur. et scient. polit. Grosch **76.** Jahrg. 76 S. 217.
— Heizungen, von Friebe, Postbaurat **15.** 23, **29.** 117.
— Heizungsingenieur und Baumeister, von Dr.-Ing. Uber, Ministerialdirektor (Zentralheizungsanlagen) **80.** Jahrg. 1921 S. 633.
— Herrschaft, die drei reinen Typen der legitimen..., eine soziologische Studie, von Prof. Dr. Weber **50.** Bd. 187 S. 1.
— Holzhäuser der »Holzbau A.-G.« in Neuß am Rhein **15.** Beil. (Der Holzbau) 5.
— Institut, das diagnostische... der Zukunft, von Dr. Königsberger (Erkennung der Krankheiten, Verhütung ihrer Folgen usw.) **60.** 38.
— Kohle, neue Wege zur Veredelung der..., von Dipl.-Ing. Cantieny **60.** 33.
— Kolonien, das Schicksal der deutschen... und die Weltwirtschaft, von Gouverneur Dr. Schnee, Wirkl. Geh. Rat **67.** 1.
— Lohnentwicklung im Ausland **70.** Jahrg. 1921 S. 588.
— Lohnsteigerung, Theorie der..., von Dr. Stucken **54.** Jahrg. 45 Heft 4 S. 175.
— Luftbild, die Verwertung des... im Bauwesen **80.** 96.
— Postverkehr und Streiks **63.** 130.
— Psychotechnik in Post- und Telegraphenwesen, von Prof. Dr. Rupp **14.** Jahrg. 1921 S. 266.
— Rechtspflege und Staatsentwicklung in Deutschland und Frankreich, von Mitteis **6a.** Bd. 40 S. 1.
— Rostschutz **30.** 26.
— Der Schnellnachrichtenverkehr in der Weltwirtschaft, von Dr. Roscher, Postrat **67.** 31, **62a.** Jahrg. 1 S. 373.
— Schweden und der kommende russische Durchgangsverkehr (Dampffährenplan Schweden–England, Schweden–Finnland, Fernsprechkabel zwischen Finnland und Schweden, Telegraphenlinie Petersburg–Helsingfors, Luftpostverbindung Stockholm–Reval usw.) **79.** 83.
— Schwerarbeit, was ist...?, von Prof. Dr. phil. et med. Pütter **79.** 74.
— Die Seilpost, von Lengsfeld, Postinspektor **63.** 189.
— Taylorsystem und Weltwirtschaft, von Fechter, Oberingenieur **67.** 34.
— Teuerungs-Indexzahlen **69.** 199.
— Ton- und Zementrohre, von Prof. Burchartz, ständigem Mitarbeiter der Baumaterialprüfung (Widerstand gegen äußeren und inneren Druck) **45.** Jahrg. 1921 S. 15.
— Das Verhältnis von Rentabilität und Produktivität und seine Bedeutung für das Sozialisierungsproblem, von Dr. Landauer **36.** Bd. 62 S. 481.
— Die Wirtschaftlichkeit von Papier- und Hanfbindfaden, von Dipl.-Ing. Bornemann, Postrat **8.** 80.
— Der Wolkenkratzerrummel, von Benitz **31.** I. Vierteljahr 271, **80.** 101.
— Zentralheizung und Kachelofenheizung **29.** 9.

Deutschland. Die Abfindungssumme für Beamtinnen beim Ausscheiden wegen Heirat **62.** 39, **22a.** Jahrg. 2 S. 224.
— Altersgrenze, das preußische Gesetz über die Einführung einer..., von Triepel **6a.** Bd. 40 S. 349.
— Altersgrenzengesetz, das preußische... und die Gehaltsansprüche der Beamten (Entsch. des KG. vom 27. September und 1. November 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 1, **49.** 29, **22.** 35, **22a.** Jahrg. 2 S. 216, **18.** 122.
— Amtspflichtverletzung, auch ein Beamter hat wegen... eines anderen Beamten den Anspruch aus § 839 BGB., und zwar ohne einen Vorbescheid einholen zu müssen (Entsch. des RG. vom 2. November 1920) **24.** Bd. 38 S. 114.
— Amtsverschwiegenheit (Entsch. des Preuß. OVG. vom 24. Februar 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 5.
— Angestelltenversicherung. Als unabwendbarer Zufall im Sinne des § 331 Abs. 1 des Versicherungsgesetzes für Angestellte kann auch ein Versagen der postalischen Beförderung gelten **6.** 24.
— Angestelltenversicherung. Arbeitgeber der von einem Postagenten zu seiner Vertretung und Aushilfe in den Geschäften der Postagentur mit Genehmigung der Postverwaltung angenommenen, von dem Postagenten aus seiner Gesamtvergütung entlohnten Vertreterinnen ist die Postverwaltung, nicht der Postagent **6.** 24.

Deutschland. Angestelltenversicherung. Bei dem Ausscheiden eines Angestellten aus einem nach § 9 des Versicherungsgesetzes für Angestellte versicherungsfreien Beschäftigungsverhältnis besteht auch bezüglich früherer versicherungspflichtiger Beschäftigungsverhältnisse kein Anspruch aus § 62 des Versicherungsgesetzes für Angestellte. Dies gilt sowohl für öffentliche Beamtinnen als auch für die durch Privatdienstvertrag auf Kündigung Angestellten **6.** 24.
— Anpassungsgesetz, der Entwurf des ... (Anpassung des Strafgesetzbuchs an das Verfassungsrecht), von Prof. Dr. Graf zu Dohna **16.** 81.
— Anstellung der Beamten, unkündbare ... **22a.** Jahrg. 2 S. 151.
— Anstellungsurkunde, die darin gewährleistete Anrechnung von Dienstzeit ist »wohlerworbenes Recht« **22a.** Jahrg. 2 S. 188.
— Anstellungsverhältnis der Reichsfinanzbeamten, Widerruflichkeit und Kündbarkeit des ..., Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 9. Dezember 1921 **1a.** 2.
— Arbeiterentlohnung unter Anwendung des neuen Ortsklassenverzeichnisses **2.** 4.
— Die Arbeiterpensionskasse, die Krankenkassen und die Unfallversicherung bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1919, von Kuhatscheck, Eisenbahn-Oberinspektor **7.** 399.
— Arbeiterproduktivgenossenschaften, zur Frage der Einbeziehung der ... in die Handwerksorganisation **13.** 56.
— Arbeiterrat, Schadensersatzpflicht des ... (unberechtigte Forderung des Arbeiterrats, einen Werkmeister zu entlassen, unter gleichzeitiger Streikandrohung für den Weigerungsfall) **22.** 22.
— Arbeitslosenversicherung **13.** 89.
— Arbeitsvertrag und geistige Arbeit **12.** 95.
— Arbeitszeit, durchgehende ... **11.** 31.
— Arbeitszeit gewerblicher Arbeiter, Entwurf eines Gesetzes über die ... **12.** 70, **13.** 103.
— Aufbau, Umbau und Abbau des Auswärtigen Amtes, von Freiherrn v. Griesinger, Gesandtem z. D. **19.** Jahrg. 47 Bd. 1 S. 193.
— Aufrechnungsverbot, zum ... gegenüber Lohnforderungen, insbesondere bei Sabotagehandlungen, von Geh. Justizrat Wendler, Landgerichtsdirektor a. D. **16.** 159.
— Aufstiegstellen für Verwaltungsbeamte der Besoldungsgruppen II bis IV **2.** 16.
— Aufwandsentschädigung des Zugpersonals, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 7. Januar 1922 **53.** Abt. A 37.
— Ausbildung, über die theoretische ... von Eisenbahnbeamten und Arbeitern (Vortrag), von List, Ober-Regierungsrat **7.** 104.
— Der Ausgabevermerk auf dem Reichsgesetzblatt, von Hartwieg, Referendar **6a.** Bd. 42 S. 97.
— Der Bart im Bereiche der Post vor 100 Jahren **14.** Jahrg. 1921 S. 273.
— Baugenossenschaften, Einführung einer Höchstgrenze für die Mietzinssteigerung bei ... **13.** 29. 54.
— Baugenossenschaften und Mieterschutzgesetz **13.** 72.
— Baumarkt. Erlaß des preuß. Finanzministers vom 28. Januar 1922, betr. die Veröffentlichung von Baumarktergebnissen im Zentralblatt der Bauverwaltung und die Aufstellung von Richtpreisen zum Gebrauch der freihändigen Vergebungen **80.** 77.
— Beamte des höheren Staatsbaudienstes, Erlaß des preuß. Finanzministers vom 8. Februar 1922, betr. die Berechnung des Anwärterdienstalters, der Anwärterdienstzeit und des Besoldungsdienstalters der ... **80.** 89.
— Der Beamte im Strafrecht, von Elz **12.** 28. 75.
— Beamtenbeirat, aus dem ... **49.** 11. 52. 114, **62.** 7. 36. 40. 72, **14.** 1. 30, **18.** 48. 121, **71.** 6, **22.** 55. 67.
— Beamtendisziplin, der Vorsitzende des Beamten- und Angestelltenausschusses hat auch als solcher seinem Vorgesetzten gegenüber die ... zu wahren (Entsch. des Preuß. OVG. vom 22. September 1921) **51.** Beil. Nr. 562.
— Beamteneigenschaft trotz Beschäftigung in einem privatrechtlichen Verhältnis (Entsch. des RG. vom 12. März 1920) **22.** Jahrg. 1921 S. 396.
— Beamtengehälter und Sparkassen **55.** Jahrg. 1921 S. 557.
— Beamtenhaushalt, ein preußischer ... 1859—1890, von Hermes **76.** Jahrg. 76 S. 268.
— Beamten-Kreditgenossenschaften **13.** 53.
— Die Beamtenpolitik des letzten Jahres, von Falkenberg **12.** 3.
— Beamtenrätegesetz, Mitbestimmungsrecht **22a.** Jahrg. 2 S. 146, **22.** 18, **49a.** 15. 25, **62.** 24, **49.** 55.
— Beamtenrecht, Reform des ... **22a.** Jahrg. 2 S. 152, **49.** 32.
— Beamtenrecht. Zu den Beamten im Sinne des § 1 Abs. 1 des Gesetzes über die Haftung des Staates und anderer Verbände für Amtspflichtverletzungen von Beamten bei Ausübung der öffentlichen Gewalt vom 1. August 1909 ist jede Person zu zählen, die der Staat mit der Ausübung von Hoheitsrechten beauftragt hat, gleichviel ob dies in der äußeren Form eines privatrechtlichen Dienstvertrags geschehen oder durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag oder einen einseitigen öffentlich-rechtlichen Staatsakt erfolgt ist usw. (Entsch. des RG. vom 7. Juni 1921) **51.** Beil. Nr. 178.
— Beamtentum und Republik **47.** Jahrg. 10 S. 121.

Deutschland. Beamten-Unfallfürsorgegesetz. Die Pflicht des Beamten erfordert, daß er die Folgen eines Unfalls nach Kräften zu überwinden bemüht ist. Ein Beamter, der trotz tatsächlich verbliebener Dienstfähigkeit es darauf anlegt, vorsätzlich durch pflichtwidriges Verhalten seine Pensionierung herbeizuführen, schafft damit selbst die entscheidende Ursache der bei seiner Pensionierung angenommenen Dienstunfähigkeit. Damit scheidet der Unfall als Ursache der Dienstunfähigkeit im Rechtssinn aus (Entsch. des RG. vom 4. November 1921) **51.** Beil. Nr. 558.
— Beamtenverhältnis und Tarifvertrag **12.** 92.
— Beamtenvertretung, eine Grundfrage in der ... **12.** 40.
— Beamtenzahl, Entwicklung der ... im Deutschen Reich seit 1914 **70.** 131, **62.** 89.
— Beflaggung der preuß. Dienstgebäude, Vf. des preuß. Finanzministers und des preuß. Ministers des Innern vom 19. Januar 1922, betr. . . **28.** 70, **44.** 249, **22a.** Jahrg. 2 S. 311.
— Laufende Beihilfen für nicht pensionsberechtigte Kriegerwitwen **18.** 68, **49.** 71.
— Bekanntmachung über die Vorprüfung von Anträgen der Geschädigten durch Interessenvertretungen **81.** Jahrg. 1921 S. 991.
— Belohnungen für langjährige Dienstzeit nur in ganz besonderen Ausnahmefällen **2.** 9.
— Berufsbeamte oder Vertragsbeamte?, von Rothmeier, M. d. L. **11.** 107.
— Berufsbildung **18.** 17.
— Beschäftigungstagegelder und Entschädigungen für versetzte Beamte nach dem Gesetz vom 21. Mai 1920 (Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 5. Januar 1922) **2.** 27, **34.** 36, **53.** Abt. A 48, **41.** 52, **44.** 249, **1a.** 82, **18.** 79, **22.** 71.
— Besoldungsdienstalter der in Beamtenstellen des Zivildienstes oder der Wehrmacht übertretenden Offiziere und Deckoffiziere **2.** Jahrg. 1921 S. 707, **41.** 19.
— Besoldungsvorschriften, Anwendbarkeit der Ziffer 153a der ... (Ortszuschlag betreffend), Begriff der »Versetzung« **1a.** 43, **49.** 71.
— Bestallungen, Aushändigung von ... bei Beförderungen, schriftliche Benachrichtigung durch den Dienstvorgesetzten **43.** 158.
— Bestechungen. Wird ein Geschenk zunächst für eine nicht pflichtwidrige Amtshandlung zu dem Zweck gegeben, um den Beamten für das Ansinnen zukünftiger Pflichtverletzungen gefügig zu machen, ohne daß dies von dem Beamten erkannt wird, so hindert das nicht die Anwendung des § 333 des StGB. gegen den, der das Geschenk gewährt (Entsch. des RG. vom 26. Januar 1922) **51.** Beil. Nr. 507.
— Bestechungsunwesen, wirksame Bekämpfung des ..., von Dr. Siegel, Rechtsanwalt **21.** 24.
— Betriebsunfall, Begriff des ... und des ursächlichen Zusammenhangs (Entsch. des RG. vom 7. Juni 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 6.
— Betriebsunfall, mittelbarer ... (Unfall eines Postbeamten durch Ausgleiten auf einer Treppe über einen Postbeutel, Entsch. des RG. vom 18. Januar 1921) **22.** 52, **24.** Bd. 38 S. 115.
— Beziehungen, die persönlichen ... zwischen Amtsleitung und Personal bei großen Verkehrsämtern **14.** 15.
— Die Bildungsarbeit der Gewerkschaften, von Knoll, Sekretär des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes **12.** 61.
— Bremens wirtschaftliche Bedeutung, von Dr. Flügel **62a.** Jahrg. 1 S. 265.
— Bürokratie, von Bach, Regierungsbaurat **31.** I. Vierteljahr 285.
— Zum Defizit der Reichsbahnen **79.** 37.
— Diebstähle, Maßnahmen gegen ... (Entwendung von Kleidungsstücken, Fahrrädern usw. aus Diensträumen), Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 12. Januar 1922 und Entsch. des KG. vom 17. Januar 1922 **1a.** 82, **16.** 178.
— Diensteid, Verweigerung des vorgeschriebenen ... ist eine Amtspflichtverletzung, die zur Dienstentlassung führt **22.** 31, **16.** 134. 196, **51.** Beil. Nr. 392, **21.** 56, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 8, **8.** 84, **12.** 96.
— Dienstentlassung eines Eisenbahnbediensteten wegen Entwendung von Beförderungsgut, das ihm zur Aufsicht anvertraut war (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 17. Oktober 1921) **7.** 210.
— Dienstpflicht und Glaubensfreiheit **22a.** Jahrg. 2 S. 188.
— Dienstreisen nach nahegelegenen Orten, Vf. des preuß. Finanzministers und des preuß. Ministers des Innern vom 1. Dezember 1921, betr. Vergütungen für ... **28.** Jahrg. 1921 S. 572, Jahrg. 1922 S 19, **1a.** 36, **43.** 46.
— Dienstverweigerung als Disziplinarvergehen (Entsch. des Preuß. OVG. vom 24. Februar 1921) **21.** 58, **51.** Beil. Nr. 561, **18.** 132.
— Dienstwohnungen, Benutzungsrecht der ... **41.** 45.
— Dienstwohnungen, Unterkunftsabzüge, Kosten für das Aufstellen von Gasmessern, Miete für Gasmesser usw. **41.** 69.
— Dienstwohnungen. Wann ist eine Wohnung als Dienstwohnung anzusehen? Wohnungen in reichseigenen Gebäuden sind nicht grundsätzlich als Dienstwohnungen zu behandeln, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 26. November 1921 **1a.** 2.

Deutschland. Dienstzeit, Anrechnung der nach der Versetzung in den Ruhestand geleisteten Dienstzeit **18.** 90.
— Das Disziplinargericht hat die Anwendbarkeit des Disziplinar-Amnestiegesetzes nachzuprüfen (Urteil vom 19. Dezember 1921) **12.** 100.
— Disziplinarrecht, Dienstentlassung eines Eisenbahnbediensteten wegen Hehlerei (Erkenntnis des Reichsdisziplinarhofs vom 19. Dezember 1921) **7.** 463.
— Disziplinarverfahren, Kürzung der Dienstbezüge eines Beamten im ..., Vf. des preuß. Finanzministers vom 18. November 1921 **43.** 103, **22a.** Jahrg. 2 S. 287.
— Einbehaltung des Diensteinkommens bei unerlaubter Entfernung vom Dienst **62.** 14, **22.** 71.
— Einheitskurzschrift, Konferenz über die Schaffung einer ... am 31. Januar im Reichsministerium des Innern **22.** 40, **32.** Jahrg. 29 S. 208.
— Einkommensteuer, Erhebung der ... durch Abzug vom Arbeitslohn **39.** Jahrg. 1921 S. 673, **41.** 18, **2.** 5, **49.** 31, **34.** 18, **44.** 47, **81.** 5. 19, **62.** 12, **28.** 55. 67, **43.** 99, **1a.** 93.
— Der neue Einkommensteuertarif in seiner Auswirkung auf die Beamtengehälter **18.** 4.
— Einnahmen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **81.** 16. 110. 133, **70.** 29. 95.
— Einsichtnahme in die Personalakten, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 22. Februar 1922 **1a.** 141.
— Das Eisenbahnarbeitszeitgesetz **79.** Jahrg. 1921 S. 985, Jahrg. 1922 S. 36, **62.** 12, **22a.** Jahrg. 2 S. 194, **49.** 15. 52. 117, **22.** 31, **11.** 111. 128. 138.
— Eisenbahnfinanzgesetz **22a.** Jahrg. 2 S. 194. 223, **79.** 36, **22.** 13, **11.** 16. 47. 79.
— Eisenbahnreform, Gedanken zur ..., von Pschorn, Eisenbahninspektor **11.** 6. 49, **32.** Jahrg. 29 S. 138. 198.
— Der Eisenbahnerstreik 1922, von Falkenberg **12.** 47.
— Der Eisenbahnerstreik, von Rothmeier, M. d. L. **11.** 95.
— Der Eisenbahnstreik im rechtlichen Lichte, von Kulemann, Landgerichtsrat **16.** 137.
— Entlassung eines Beamten »aus Gründen der Verwaltung« **28.** Jahrg. 1921 S. 595.
— Entscheidung des besonderen Schlichtungsausschusses über die bei der Nachprüfung des Teiltarifvertrags für die Angestellten bei den Reichs- und den preußischen Staatsverwaltungen vom 4. Juni 1920 hervorgetretenen Streitigkeiten, Vf. des preuß. Finanzministers und des preuß. Ministers des Innern vom 5. Dezember 1921, betr. ... **28.** Jahrg. 1921 S. 574, **43.** 49.
— Entstaatlichung, die ... der Verkehrsunternehmen, von Karg **49.** 49.
— Entstaatlichung unserer Verkehrsanstalten, insbesondere unserer Posten, wie begegnen wir den Bestrebungen auf ...? **11.** 22. 24. 25. 66.
— Erfindungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, Geldpreise für nützliche ..., Vf. des Reichsverkehrsministers vom 20. Dezember 1921 **53.** Abt. A Jahrg. 1921 S. 530, **79.** 37.
— Erfindungen, Betriebs- ... **15.** Jahrg. 1921 S. 463.
— Erkrankungen, ärztliche Zeugnisse in Erkrankungsfällen, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 21. Januar 1922 **53.** Abt. A 53.
— Fabrikgeheimnisse, der Verrat von ... **51.** 43.
— Die Fehlbeträge im Haushalt der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **63.** 102.
— Fernbleiben vom Dienst kein unbedingter Grund zur Kündigung (Entsch. des RG. vom 15. Februar 1921) **22.** 68.
— Förderung sozialer Aufgaben von Arbeitnehmern, Vf. des preuß. Finanzministers und des preuß. Ministers des Innern vom 28. Dezember 1921 (Einsicht in die Tariflisten durch die örtlichen Betriebsvertretungen) **28.** 49.
— Der Friedensvertrag und Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft, von Dr. Respondek **25.** Jahrg. 1921 S. 1512.
— Fuhrkosten, Erhöhung der ..., Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 8. Dezember 1921 **1a.** 4, **44.** Jahrg. 1921 S. 389, **43.** 59, **28.** 19.
— Die Gebührenerhöhungen im Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr **63.** 5, **11.** 1, **32.** Jahrg. 29 S. 135. 161. 167, **27.** Jahrg. 38 Bd. 2 S. 176, **33.** 83, **13.** 58, **22.** 37, **61.** 36.
— Gehaltsanspruch. Die Festsetzung des Besoldungsdienstalters unterliegt nach fester Rechtsprechung der richterlichen Nachprüfung nicht (Entsch. des RG. vom 16. Dezember 1921) **51.** Beil. Nr. 559.
— Die neuen Gehaltsforderungen, Erhöhung des Teuerungszuschlags, Änderung der Beamtenbesoldungen **11.** Jahrg. 1921 S. 538, Jahrg. 1922 S. 3. 12, **22a.** Jahrg. 2 S. 159. 210, **22.** 19. 33. 73. 81, **49.** 4. 21. 43, **2.** 53, **18.** 36. 38. 98. 101. 114, **14.** 11. 37, **62.** 17. 33. 81, **34.** 56.
— Gehalts- und Lohnskala, gleitende ... **18.** 78.
— Kaufmännischer Geist und Reichsbahnverwaltung, von Kraus, Regierungsrat **79.** Jahrg. 1921 S. 980.
— Geldstrafe, Erweiterung des Anwendungsgebiets der Geldstrafe und Einschränkung der kurzen Freiheitsstrafen, Erhöhung des Höchstbetrags der Geldstrafen auf das Zehnfache (Übertretungen und Vergehen) **51.** 11, **44.** 127, **22.** 62.

Deutschland. Geschäftsführungskosten im Sinne der §§ 35 und 36 des Betriebsrätegesetzes (Tagegeldsätze für Mitglieder von Betriebsvertretungen bei notwendigen mehrtägigen Reisen) **2.** 8.
— Politische Gesinnung, Freiheit der ... (Entsch. des Preuß. OVG. vom 17. Oktober 1921) **16.** 63, **18.** 8, **62.** 15, **22a.** Jahrg. 2 S. 189, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 9.
— Gewerkschaften, die Gliederung der deutschen Großgewerkschaften **11.** Jahrg. 1921 S. 542.
— Gewinnbeteiligung der Arbeiter, zur Frage der ... **13.** 131.
— Groß-Hamburg eine deutsche Frage, von Prof. Dr. Schumacher, Geh. Reg.-Rat **52.** 177, **50.** Bd. 187 S. 233, **33.** 373, **15.** 141.
— Grundlagen, organisatorische ... des Betriebsdienstes (bei der Eisenbahn), von Heinrich, Geh. Baurat **79.** 195. 215.
— Grundrechte aus Art. 118 Abs. 1, Art. 126, 130 Abs. 2 usw. der Reichsverfassung vom 11. August 1919, Anteil der Beamten an den ... (freie Meinungsäußerung, das Recht, sich schriftlich mit Bitten und Beschwerden an die Behörde zu wenden, Freiheit der politischen Gesinnung usw.), Entsch. des Preuß. OVG. vom 26. September 1921) **16.** 198.
— Grundsätze für die Beamtenlaufbahnen (Vorschriften über die Annahme, Ausbildung und Anstellung der Beamtenanwärter) **18.** 79.
— Haushalt der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1922 **18.** 74. 85, **70.** 93, **69.** 181, **80.** 121, **11.** 94, **22.** 65. 77. 83, **49.** 85, **49a.** 43.
— Heilkosten im Sinne des Unfallfürsorgegesetzes (Aufwendungen für einen Aufenthalt im Sanatorium, für eine Pflegerin usw., Entsch. des RG. vom 15. März 1921) **22.** 22, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 6.
— Hochschulkurse für Provinzbeamte (»Athenäum«) **49.** 54.
— Hypotheken, Belastung reichseigener Grundstücke mit ..., Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 13. Februar 1922 **1a.** 108.
— Interessenvertretung der schwerbeschädigten Beamten, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 16. Februar 1922 **53.** Abt. A 86.
— Invalidenversicherungspflicht der Kanzleiangestellten, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 25. Februar 1922, betr. die ... **39.** 58.
— Kapitalertragsteuer. Die Zinsen, die einem Beamten für das auf sein Konto bei einer Sparkasse oder Bank überwiesene Gehalt vergütet werden, sind kapitalertragsteuerpflichtig (Entsch. des Reichsfinanzhofs vom 12. Juli 1921) **55.** 44.
— Die Katastrophe im deutschen Verkehrswesen, eine Erwiderung, von Dr. Quaatz, M. d. R. (Eisenbahnfinanzgesetz) **52.** 185.
— Ketzereien, »streikrechtliche« ..., von Elz **12.** 84.
— Kinderbeihilfen in gesetzlich nicht geregelten Fällen an Kinder von Ruhegehaltsempfängern usw., Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 14. Dezember 1921 **1a.** 44, **39.** 47.
— Kinderzulagen an über 21 Jahre alte Kinder, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 11. Januar 1922 **39.** 15, **43.** 106.
— Kinderzuschlag, wenn ein Beamter als Stiefvater eines unehelichen Kindes seiner Ehefrau den Unterhalt dieses Kindes nicht oder nur teilweise bestreitet, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 8. Februar 1922 **34.** 82, **41.** 82.
— Kinderzuschläge für Kinder mit eigenem Einkommen **18.** 80.
— Kleinviehställe bei Dienstwohnungen **18.** 53.
— Krankenkassen. Kein Recht des Betriebsrats zur Teilnahme an Vorstandssitzungen oder sonstiger Kontrolle gegenüber der Kassenverwaltung (Beschluß des Versicherungsamts Hamburg vom 21. November 1921) **6.** 22.
— Krankenkassen. Schutzmittel gegen Simulanten, von v. Frankenberg, Stadtrat **37.** 1.
— Krankenkassen und Ärzte, Krise in den Beziehungen zwischen ..., gesetzliche Regelung des Verhältnisses zwischen ... **6.** 26. 28, **37.** 3.
— Krankenversicherung der im Reichsdienst beschäftigten Beamten und Angestellten **2.** 55, **53.** Abt. A 61. 68.
— Krankenversicherung, zum Gesetz vom 28. Dezember 1921 über Versicherungspflicht, Versicherungsberechtigung und Grundlöhne in der ..., von Hahn, Geh. Justizrat **6.** 33, **77.** 5, **13.** 19, **34.** 39.
— Die Krankheitszahlen der Postbeamten **62.** 9.
— Kreditgewährung und wechselnder Geldwert, von Dr. Mügel, Wirkl. Geh. Rat und Staatssekretär im preuß. Justizministerium **16.** 73.
— Kriegsschäden. Bestimmungen über Form und Inhalt der Anträge der Geschädigten (§ 19 der Entschädigungsordnung vom 30. Juli 1921) **81.** 1.
— Kriminalstatistik für 1915 (Fälschung von Postmarken usw., Verletzung des Briefgeheimnisses, Gefährdung des Betriebs öffentlicher Telegraphenanlagen, Eröffnung und Unterdrückung von Briefen, Paketen usw.) **56.** Bd. 297 S. 4. 8. 10. 16 u. f.
— Kündigungsklausel für Reichsbeamte **22a.** Jahrg. 2 S. 237, **49.** 71.
— Lehmbauweisen und Erfahrungen mit Lehmbauten in Sorau und Zepernick bei Berlin nach allgemeinen Grundsätzen **80.** 105.

Deutschland. Leistungen der Reichsbahn-Werkstätten, ein Weg zur Hebung der ..., von Hartwig, Regierungsbaurat **79.** 153.
— Leistungsschwierigkeit, zur übermäßigen wirtschaftlichen ..., von Dr. Presser, Justizrat **16.** 148.
— Lohnstatistik **76.** Jahrg. 76 S. 360.
— Lohntarifvertrag für die Reichsbetriebe, Änderungen des ... **70.** 91.
— Lohn- und Gehaltspfändung, Neuregelung der ... **11.** 7, **18.** 18, **62.** 14, **22a.** Jahrg. 2 S. 162. 224. 292, **51.** 12, **53.** Abt. A 35, **79.** 77, **28.** 66.
— Mieterschutz und Mieteinigungsämter, von Syring, Geh. Justizrat **16.** 35.
— Mietrecht, die Neuordnung des ..., von Dr. Eyck, Rechtsanwalt **52.** 129, **51.** 13.
— Militäranwärter, Dienstbezüge der ... während der Anstellung auf Probe **43.** 104.
— Mutterschaft, Entlassung einer Angestellten wegen unehelicher ... **22a.** Jahrg. 2 S. 266, **18.** 134.
— Nachrichtenwesen, Rückblick auf das ... in 1921, von Dr. Georgi (drahtlose Telephonie, Funkpeilung, Schallortung, Wetterdienst, Schiffsmeldedienst usw.) **33.** 26.
— Nachtdienstzulagen sind einkommensteuerfrei **18.** Jahrg. 1921 S. 695.
— Naturstein, Erlaß des Reichsschatzministers vom 23. November 1921, betr. die Verwendung von ... bei Staatsbauten **80.** 9.
— Nebenbeschäftigung von Beamten (Nebenverdienst durch Handel, Warenbeschaffung durch Beamte, Eingabe des Deutschen Industrie- und Handelstags an den Reichspostminister) **32.** Jahrg. 29 S. 180. 221, **11.** 133, **18.** 104.
— Ofen, Zulassung von Rauchschiebern, Erlaß des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt vom 5. Dezember 1921 **65.** 150, **29.** 164.
— Organisation und Verwaltung der Reichsbahn in Preußen, von Dr. Koppin, Regierungsrat **79.** 65.
— Ortsklasseneinteilung, Ortsklassenverzeichnis **22a.** Jahrg. 2 S. 145. 210, **43.** 35, **49.** 6, **34.** 55, **41.** 33.
— Ortslöhne (Tagesentgelt gewöhnlicher Tagearbeiter) mit Wirkung vom 1. Januar 1922 **81.** 26.
— Ortszuschlag (bei getrennter Haushaltsführung und für Beamte ohne einen dienstlichen Wohnsitz), Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 7. und 31. Dezember 1921 **34.** 28, **2.** 19.
— Ortszuschlag bei Wohnungnahme außerhalb des dienstlichen Wohnsitzes, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 9. Februar 1922 **1a.** 111.
— Parlamentsreform, von Koellreutter **6a.** Bd. 40 S. 216.
— Pensionsansprüche von Kündigungsbeamten **22a.** Jahrg. 2 S. 304.
— Das Pensionskürzungsgesetz **49.** 22, **11.** 26, **22.** 46, **18.** 89. 123.
— Pensionsregelung in Bayern und im Reich **11.** 27.
— Pensionsregelungsbehörden, Übergang der Tätigkeit der ... auf die Hauptversorgungsämter und Versorgungsämter, Vf. des Reichsarbeitsministers vom 4. Dezember 1921 **81.** Jahrg. 1921 S. 972.
— Personalabbau der Reichsverkehrsbetriebe, Änderung der Verordnung über die Einstellung und Entlassung von Arbeitern und Angestellten während der Zeit der wirtschaftlichen Demobilmachung **79.** 97.
— Personalakten, keine Einsichtnahme in die ... durch den Betriebsrat (Entsch. des Vorläufigen Reichswirtschaftsrats vom 4. Juli 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 5.
— Zur Personalreform **18.** 13. 36, **62.** 4. 18, **22a.** Jahrg. 2 S. 151, **22.** 17, **49.** 13. 41, **49a.** 2.
— Die Personalreform der Postverwaltung, von Stottmeister, Gewerkschaftssekretär **12.** 12, **14.** 8, **62.** 34.
— Post und Presse **22.** Jahrg. 1921 S. 387. 395, Jahrg. 1922 S. 19, **18.** Jahrg. 1921 S. 693
— Postgebührensätze, die Entwicklung der ... seit Kriegsbeginn **70.** 14.
— Posthelfer, Beamteneigenschaft der ... **22.** 87.
— Postkritiker, neue Beiträge zum Kapitel ... **22.** 29.
— Die Postreklame **63.** 216.
— Post-, Telegraphen- und Fernsprechgeheimnis **63.** 43, **62.** 25.
— Preissteigerungen der Baustoffe und Arbeiten 1914 bis 1921 **80.** 79.
— Pressereform, zur Frage der ..., von Bücher **76.** Jahrg. 76 S. 296.
— Rechtsstreitigkeiten, Unterrichtung der Vertreter des Reichsfiskus bei ..., Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 2. November 1921 **34.** 71.
— Reform, zur ... der Reichs-Postverwaltung (Denkschrift des Reichspostministeriums) **11.** 81, **18.** 81. 93, **62.** 55, **22.** 75. 85. 93. 101.
— Regierungsbauführer, Erlaß des preuß. Finanzministers vom 13. Dezember 1921, betr. Neuregelung der Bezüge der ... des Hochbaufachs usw. **80.** Jahrg. 1921 S. 637, Jahrg. 1922 S. 145.
— Die Regierungsbildung im Deutschen Reich und seinen Ländern nach den Vorschriften der gegenwärtig gültigen Verfassungen, von Dr. Meuschel **6a.** Bd. 41 S. 1.
— Reichsangehörigkeit, Einwirkung des Friedensvertrags (Entsch. des RFH. vom 15. Oktober 1920) **22a.** Jahrg. 2 S. 200.

Deutschland. Reichsbahn, die neue ..., von Groener, Reichsverkehrsminister **52.** 87.
— Reichsbahn-Finanzgesetz, Grundsätzliches zum Entwurf des ..., von Wirkl. Geh. Rat Hoff, Staatsminister a. D. **79.** 89.
— Reichseisenbahnreform, Stellung des Deutschen Gewerkschaftsbundes zur ... **22a.** Jahrg. 2 S. 195.
— Reichsmieten-Gesetz, Gedanken zum ... **15.** 29. 34, **77.** 113.
— Reichsrat, Geschäftsordnung für den ... **81.** Jahrg. 1921 S. 976.
— Reichsversicherungsordnung, die drei neusten Abänderungsgesetze zur ..., von Schmidt, Verwaltungs-Inspektor beim hessischen Oberversicherungsamt **37.** 9.
— Reisekostenrechnungen für die Referenten und Dezernenten der Behörden, Verpflichtung der Bürobeamten zur Aufstellung der ..., Vf. des preuß. Finanzministers und des preuß. Ministers des Innern vom 6. Dezember 1921 **28.** Jahrg. 1921 S. 580.
— Reisekostenverordnung, Ausführungsbestimmungen zur ... für die Beamten der Deutschen Reichsbahn vom 15. Dezember 1921 **81.** 57.
— Reisekostenverordnung für die Reichsbeamten, die neue ... vom 14. Oktober 1921 **16.** 54, **34.** 1, **22a.** Jahrg. 2 S. 293, **41.** 26, **53.** Abt. B 9, **1a.** 19, **11.** 14. 132.
— Reisen vom Wohnort zum Dienstort, Zuschüsse an Beamte bei ..., Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 3. Januar 1922 **1a.** 44, **49.** 71.
— Die Rheinlande als Grenzgebiet und als europäische Verkehrslinie, von Dr. Wentzke **50.** Bd. 187 S. 29.
— Rückwirkung der allgemeinen Verbindlichkeit von Tarifverträgen (Entsch. des RG. vom 30. September 1921) **16.** 181.
— Ruhegehaltsempfänger, Bezüge der ... im Ausland **11.** 79.
— Ruhegehaltsempfänger, die Wiederverwendung eines ... als Beamter **22.** 87, **39.** 92.
— Ruhestandsbeamte, Vf. des preuß. Finanzministers und des preuß. Ministers des Innern vom 25. Januar 1922, betr. Regelung der Vergütung für die im preuß. Staatsdienst im Angestelltenverhältnis nicht voll beschäftigten ... **28.** 71, **43.** 154.
— Sachbeschädigung durch Arbeitseinstellung (Eisenbahnerstreik, Frostschäden an Lokomotiven und Frachtgütern, Haftpflicht) **16.** 175.
— Schiedsrichter, Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 26. August 1921, betr. die Vergütung der ... bei der Erledigung von Rechtsstreitigkeiten zwischen Behörde und Unternehmern **80.** 89.
— Schiedsspruch des Zentralschlichtungsausschusses vom 29. November 1921 in einer Entlassungsstreitigkeit (Kündigung von Angestellten, um an ihrer Stelle aktive oder in den einstweiligen Ruhestand versetzte Beamte usw. einzustellen) **34.** 31, **41.** 17, **53.** Abt. B 4.
— Schwerbeschädigte, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 20. Januar 1922, betr. die Durchführung des Reichsgesetzes über die Beschäftigung ... vom 6. April 1920 **39.** 30.
— Schwerbeschädigte, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 23. Februar 1922 über die Unterbringung ... in Beamtenstellen **39.** 56.
— Sitzungen des Betriebsrats während der Arbeitszeit (Entscheidung auf Grund des § 36 des Betriebsrätegesetzes). Der Betriebsrat ist bei Sitzungen, die er während der Arbeitszeit abhalten will, verpflichtet, den Arbeitgeber rechtzeitig zu benachrichtigen und den Nachweis der Notwendigkeit zu erbringen, daß die Sitzung während der Arbeitszeit stattfinden muß, Entsch. des Vorläufigen Reichswirtschaftsrats vom 21. Oktober 1921 **22.** 15.
— Die Spar- und Darlehnskassen der Deutschen Beamten-Genossenschaftsbank **18.** 89.
— Sprachpflege im Reiche **73.** 10.
— Sprachprüfungen, vorläufige Bestimmungen für die Vorbereitung und Ablegung von ... in der Reichsmarine **41.** 63.
— Staatsgerichtshof, Geschäftsordnung **81.** 61.
— Der Staatsrat in der neuen preußischen Verfassung, von Waltemath **76.** Jahrg. 76 S. 350.
— Stadtverordnete, Beamte, die zugleich ... sind, unterliegen auch für ihr Verhalten als solche den Bestimmungen des Disziplinargesetzes vom 21. Juli 1852 (Entsch. des Preuß. OVG. vom 26. September 1921) **16.** 198.
— Stellenbesetzungen durch Beamte, die die Verwaltungsprüfung abgelegt haben (Amtmannstellen, Rechnungsdirektoren, Ober-Post- und Telegrapheninspektoren usw.) **49.** 32. 51, **22.** 31, **18.** 52.
— Strafgesetzbuch. Für den Begriff der in das Amt einschlagenden Handlung ist es unerheblich, ob die allgemein in den Amtsbereich des Beamten fallende Handlung im Einzelfall auch durch seine Amtspflicht geboten ist oder ob eine Tätigkeit in Frage steht, die von dem Beamten zufolge eines bestehenden Dienstgebrauchs vorgenommen wurde oder weil er sich dazu für verpflichtet hält, obwohl er sie auch hätte ablehnen können usw. (Entsch. des RG. vom 22. September 1921) **51.** Beil. Nr. 146.
— Der Streik der Reichsgewerkschaft deutscher Eisenbahnbeamten usw. **14.** 25, **22.** 57, **79.** 116. 140. 181, **18.** 57. 75. 90, **11.** 63. 74. 76. 87. 115, **62.** 49, **21.** 46, **49.** 61. 75. 119, **49a.** 33, **47.** Jahrg. 10 S. 155, **16.** 162.

Deutschland. Streikpostenstehen, Anwendung von Gewalt beim ... macht schadensersatzpflichtig **22.** 52.
— Kein Streikrecht der Beamten, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 25. Januar 1922 **49.** 35, **53.** Abt. A 45, **79.** 96, **11.** 53, **22a.** Jahrg. 2 S. 222, **49a.** 28. 36, **22.** 57.
— Streitfälle vor dem Paritätischen Ausschusse bei dem Reichsarbeitsministerium (allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 8. Februar 1922) **39.** 41.
— Stunden-Zählung, die 24 ... **22.** 22, **32.** Jahrg. 29 S. 163.
— System, das parlamentarische ..., von Dr. Schelcher, Wirkl. Geh. Rat **6a.** Bd. 41 S. 257.
— Tagegelder für mehrtägige Dienstreisen der Staatsbeamten **44.** Jahrg. 1921 S. 382.
— Tarifänderungen, die Bekanntmachung von ... im Reichsanzeiger muß vollinhaltlich und unter Mitteilung der Genehmigung durch die zuständige Behörde erfolgen (Entsch. des RG. vom 7. Juli 1920) **24.** Bd. 38 S. 136.
— Die Tarife in der deutschen Sozialversicherung, von Dr. Günther **54.** Jahrg. 45 Heft 4 S. 131.
— Tarifvertrag für Angestellte, 5. Ergänzungsabkommen vom Dezember 1921, betr. die Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Tarifvertrags vom 6. November 1920 für die Angestellten in den Reichs- und preußischen Staatsverwaltungen über den 31. März 1922 hinaus **34.** 29, **2.** 20.
— Teiltarif für die Angestellten bei den Reichs- und preußischen Staatsverwaltungen vom 4. Juni 1920, allgemeine Vf. des preußischen Justizministers vom 1. Februar 1922 über die Anwendung des ... **39.** 31.
— Teuerungszuschlag, Erhöhung des tarifmäßigen ... für Arbeiter **2.** 46, **53.** Abt. A 54, **34.** 60.
— Todes- und Invaliditäts-Statistik (der weiblichen Beamten), von Taßler (Tuberkulose, Nervenkrankheiten usw.) **62.** 20.
— Übergangsgebührnisse bei Entlassung von Arbeitern und Angestellten **34.** 57, **2.** 62, **53.** Abt. A 70.
— Überteuerungszuschüsse (Wirtschaftsbeihilfen) **11.** 73. 85. 93. 106, **22.** 50. 57, **41.** 86, **18.** 73. 86. 108, **62.** 51. 71, **34.** 87. 95, **22a.** Jahrg. 2 S. 267, **2.** 90, **49.** 96, **53.** Abt. B 41.
— Übertritt von Postbeamten in den Reichsfinanzdienst **18.** 50. 97, **14.** 10, **49.** 44. 118, **22.** 45.
— Überzahlungen von Gehaltsbeträgen usw., Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 20. Januar 1922 **34.** 68, **2.** 73, **41.** 83, **1a.** 134.
— Überzähligkeit des Personals und Unterbilanz, von Schmidt **12.** 8.
— Umrechnungskurs der polnischen Mark für die Monate Januar und Februar 1922, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom **2.** Januar und 1. Februar 1922 **1a.** 37. 86.
— Umzugskosten an Privatpersonen bei der Freimachung von Wohnungen zu dienstlichen Zwecken **22a.** Jahrg. 2 S. 259.
— Umzugskosten für Wartegeldempfänger **2.** 17.
— Umzugskosten, Umzugskostenzuschüsse für einstweilig in den Ruhestand versetzte Beamte bei Wiederanstellung im Reichsdienst **41.** 25, **1a.** 45, **53.** Abt. A 52.
— Umzugskostenbeihilfen für nichtplanmäßige Beamte, für Beamte im Ruhestand und für Hinterbliebene von Beamten **44.** Jahrg. 1921 S. 380, **22a.** Jahrg. 2 S. 182, **49.** 52.
— Unterbringung versetzter Beamten und Militärpersonen, ist die Verordnung des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt, betr. die ..., rechtsgültig? **78.** 11.
— Unterhaltsrenten, Berücksichtigung der Geldentwertung bei Vergleichen über die Festsetzung von ... (Entsch. des RG. vom 26. Mai 1921) **7.** 205.
— Unterhaltszuschüsse für die im Vorbereitungsdienst stehenden Beamten **18.** 5. 90. 99, **28.** Jahrg. 1921 S. 566, Jahrg. 1922 S. 21, **41.** 14, **22a.** Jahrg. 2 S. 297, **1a.** 36. 153, **44.** 68, **39.** 20. 107.
— Unterrichtswesen. Ersparnisse im Eisenbahnunterrichtswesen durch Schaffung eines Schulmuseums mit Beratungsstelle und Lehrmittelzentrale, von Gotter, Regierungsbaurat **79.** Jahrg. 1921 S. 977.
— Unterrichtswesen. Vertrag zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Verband deutscher Eisenbahnfachschulen (Einrichtung zur Erweiterung und Vertiefung der allgemeinen und Fachkenntnisse des Eisenbahnpersonals), Vf. des Reichsverkehrsministers vom 7. Januar 1922 **53.** Abt. A 38.
— Unterrichtszulagen (Vergütungen für Unterrichtserteilung) **2.** 30, **22.** 62, **18.** 90, **62.** 70.
— Untersuchungen, ärztliche ... von Reichsbeamten (Kosten) **2.** 104.
— Die Verantwortlichkeit für den eigenen Geschäftskreis, von Prof. Dr. Oertmann, Geh. Justizrat **51.** 5.
— Das Verdrängungsschädengesetz **62.** 26.
— Verehelichungsrecht der Beamtin, die Reichsgerichtsentscheidung über das ..., von Dr. Kaisenberg, Ministerialrat **6a.** Bd. 41 S. 216.
— Verfassung, die neue preußische ..., von Piloty **6a.** Bd. 40 S. 87.
— Verfassungsmäßigkeit der vereinfachten Gesetzgebung, von Poetzsch **6a.** Bd. 40 S. 156.
— Verkündung von Gesetzen, Zeitpunkt der Verkündung eines Reichsgesetzes (Entsch. des Bayer. Obersten Landesgerichts in München vom 1. Dezember 1921) **16.** 136.

Deutschland. Veröffentlichung von Gesetzen, Verordnungen usw., neue Richtlinien für die ... **22.** 31.
— Die Versendungsgefahr des BGB und die Betriebshaftung der Post, von Dr. Staedler, Reg.-Rat **49.** 47.
— Versetzung der über 65 Jahre alten Beamten in den Ruhestand **49.** 10, **62.** 5, **22a.** Jahrg. 2 S. 190, **18.** 122.
— Versetzungen von Beamten, Erlaß des preuß. Finanzministers vom 22. Februar 1922 **80.** 113, **44.** 252.
— Versicherungspflicht von Büroangestellten **6.** 93. 113.
— Der Verzicht auf tarifliche Entlohnung, von Dr. jur. Schmitz **30.** 53.
— Vorbildung und Ausbildung der technischen Oberbeamten der Zollverwaltung, Eingaben von Handelskammern an den Deutschen Industrie- und Handelstag zu der Frage der ... **32.** Jahrg. 29 S. 179.
— Die Voruntersuchung im Disziplinarverfahren **12.** 43.
— Wartegeldempfänger, Gesetz über Verwendung von ... **18.** 108.
— Werte, die ethischen ... bei der Werkhochleistung, von Dr. Martens **79.** 133.
— Wiederaufbau der Post, zwei Jahre ... **22.** 25. 34. 42. 50. 61. 69. 73. 81, **63.** 182. 200. 206. 255.
— Die Wirtschaftlichkeit der Postverwaltung und die Personalpolitik des Reichsfinanzministeriums **18.** 3. 28.
— Wirtschaftlichkeit der Staatsbetriebe und Entstaatlichung **18.** Jahrg. 1921 S. 686, **79.** 14, **11.** 9. 13. 61, **22a.** Jahrg. 2 S. 221.
— Wohnhaussiedlung in der Brandenburger Vorstadt in Potsdam **80.** 41.
— Wohnsitz, dienstlicher ... **18.** 7.
— Wohnungsbau, Arbeitgeberzuschüsse der Reichseisenbahnverwaltung **78.** Jahrg. 1921 S. 298.
— Wohnungsbeihilfen, Gewährung von Beihilfen an versetzte Beamte, Vf. des preuß. Finanzministers vom 28. Februar 1922 **44.** 307, **28.** 93, **39.** 100.
— Die Wohnungsnot **11.** Jahrg. 1921 S. 532, **15.** Jahrg. 1921 S. 463.
— Wohnungsnot, bestimmte Vorschläge zur Beseitigung der ..., von Dr.-Ing. Sympher, Ministerialdirektor a. D. **15.** 37.
— Zentralschlichtungsausschuß, Zuständigkeit des ... (Schiedsspruch des Zentralschlichtungsausschusses vom 16. März 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 6.
— Zivildienst, Begriff »...« **41.** 13.
— Zuschuß zu den Beschäftigungstagegeldern usw. für den Aufenthalt in Berlin, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 29. Januar 1922 **34.** 80.
— Bayern. Fachkundige Betriebsaufsicht über die Zentralheizungen in öffentlichen Gebäuden **29.** 20.
— — Die Ortsklasseneinteilung in Bayern **11.** Jahrg. 1921 S. 526. 543.
— — Wiederanstellung zeitlich pensionierter Beamten **11.** 43.

England. Abbau der im Sommer 1921 erhöhten Post-, Fernsprech- und Telegraphengebühren **22.** 87.
— Erneute Lohnrückgänge in Großbritannien **70.** 27.
— Eine neue britische Seekriegsordnung, von Gartzke, Kapitän zur See **40.** 1. 57. 125.

Frankreich. Dienstbereitschaft und Arbeitszeit, Gesetzentwurf zur Regelung der ... des Personals der Eisenbahnen (bei der Post- und Telegraphenverwaltung ist die Scheidung zwischen Dienstbereitschaft und Arbeitszeit bereits durchgeführt) **79.** 41, **18.** 82.
— Entstaatlichung der französischen Eisenbahnen **79.** 41, **18.** 90.
— Der Kampf um die Sommerzeit **79.** 165.

Italien. Vereinfachung der Postverwaltung **22.** 79.

Österreich. Gemeinnützige Baugenossenschaft geistiger Arbeiter in Wien (Wohnungen für den Mittelstand, insbesondere für die Beamtenschaft) **79.** 123.
— Gebührenerhöhungen für Postsendungen und Telegramme **22.** Jahrg. 1921 S. 397, **61.** 37.
— Zur österreichischen Invaliditäts-, Alters- und Hinterbliebenenversicherung der Arbeiter und Angestellten, von Dr. Zacher **6.** 1. 49.
— Die soziale Krise in Österreich, von Lederer **9.** Bd. 48 S. 681.
— Die Sozialpolitik im neuen Österreich, von Pribram (Betriebsrätegesetz, Regelung des kollektiven Arbeitsvertrags, Arbeiterkammern usw.) **9.** Bd. 48 S. 615.

Polen. Zehnstündige Arbeitszeit im Handelsgewerbe **18.** 91.

Schweden. Die Finanzlage der schwedischen Staatseisenbahnen, nach den in Deutschland gemachten Erfahrungen beurteilt, von Fränke, Unterstaatssekretär a. D. **7.** 292.

Schweiz. Versicherungskasse für die Beamten, Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Eidgenossenschaft **61.** 7.

Afrika. Das englische Kolonialreich in Afrika (Verkehrswesen) **68.** Bd. 17 Beil. (Chronik und Archivalien) 185. 193.

II. Postwesen.

Allgemeines. Ausbau der Verkehrsverbindung zwischen Deutschland und Dänemark **36.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1921 S. 745.
— Die Beförderung der Briefpost nach außereuropäischen Ländern **63.** 6.
— Briefverkehr, der deutsch-amerikanische ..., von Diplom-Kaufmann Runkel (Seeposten) **62a.** Jahrg. 1 S. 241.
— Eilbeförderung von Wertgegenständen durch Flugzeuge **67.** 13.
— Der Elektrokarren und der Handwagen **60.** 12.
— Flugverkehr und Wirtschaft, von Dr. rer. pol. Müller, Polizeioberleutnant (Die Bedeutung des Flugverkehrs im Rahmen des Verkehrswesens, der Flugverkehr in der Gegenwart, die Rentabilität des Flugverkehrs, Staat und Flugverkehr) **36.** Bd. 63 S. 151.
— Förderband-Anlagen, von Lengsfeld, Postinspektor **63.** 24.
— Frankreichs Luftmonopol in Mitteleuropa und im Osten **42.** Jahrg. 106 S. 632.
— Handelsbilanz — Zahlungsbilanz — Valuta — Güterpreise, von Hahn **9.** Bd. 48 S. 596.
— Ein großes Heißluft-Lenkschiff **60.** 62.
— Kraftwagen. Der schaltungslose Maybach-Wagen **60.** 172.
— Luftverkehr. Welche Hindernisse stehen dem Luftverkehr entgegen? (Vortrag des Majors a. D. von Tschudi) **62a.** Jahrg. 1 S. 338.
— Notgeld, vom sterbenden ..., von Dr. Friedensburg, Geh. Regierungsrat **19.** Jahrg. 47 Bd 1 S. 166.
— Paketbeförderungsdienst mit dem Luxus-Südexpreßzug von Paris nach Lissabon **62a.** Jahrg. 1 S. 202.
— Postabkommen zwischen der Freien Stadt Danzig und Polen **22.** 70.
— Postpaketvertrag von Madrid, was bringt der internationale ... hauptsächlich Neues von Wichtigkeit für die Versender?, von Duell, Ober-Postinspektor **62a.** Jahrg. 1 S. 225.
— Postscheckverkehr, die Entwicklung des ..., von Regensburger **36.** Bd. 62 S. 525.
— Simplondurchstich, der zweite ... **79.** 16, **22.** 23, **49.** 37.
— Die Taxis in Füssen, ein Beitrag zur Familien- und Postgeschichte des 16. Jahrhunderts, von Dr. Freytag, f. Ober-Archivrat **8.** 13.
— Der Tunnel unter dem Ärmelkanal **62a.** Jahrg. 1 S. 203, **79.** 165, **33.** 295.
— Valvation und Devalvation, von Vigano **27.** Jahrg. 38 Bd. 2 S. 96.
— Die Währungsfrage als weltwirtschaftliches Problem, von Schumacher **54.** Jahrg. 45 Heft 4 S. 1.
— Währungsfrage, die internationale ..., von Dr. jur. Behnsen **50.** Bd. 187 S. 59.
— Wegemesser, neue und alte ..., von Thilo, Ministerialrat **63.** 51.
— Weltschiffbau **69.** 53. 94. 144, **67.** 25. 40.
— Weltpostkongreß, der nächste ..., von Franck, Postdirektor **63.** 124.

Deutschland. Der Abschnitt V, 8 der A. D. A. und Methoden zur Entwicklung des Weltpostdienstes, von Franck, Postdirektor **22.** 1.
— Die Auskunftspflicht der Sparkassen nach § 59 des Erbschaftssteuergesetzes **55.** 5.
— Bahnpolizeistrafen, Erhöhung des Höchstbetrags der ... **79.** 13.
— Bahnpostschaffner haben nach der Dienstanweisung für Unterbeamte im Bahnpostdienst, obwohl neben ihnen ein Beamter tätig wird und in einzelnen Beziehungen die Aufsicht führt, doch im weitesten Umfang für die Verwahrung, Sicherung und Bearbeitung der Paketpost einzustehen und die Verantwortung für den Verschluß und die Beaufsichtigung des Bahnpostwagens zu tragen; sie haben demnach die Ladung in ihrem ausschließlichen amtlichen Gewahrsam, sie üben eine Verfügungsgewalt über die Ladung aus und sind nicht etwa lediglich dem begleitenden Sekretär usw. zur Hilfsbereitschaft bestellt und verpflichtet; daher begehen sie durch Zueignung von Paketen Amtsunterschlagung (Entsch. des RG. vom 27. September 1921) **51.** Beil. Nr. 147, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 10.
— Beförderung von Briefen. Allgemein bekannte Beförderungshindernisse bei Briefen nach dem Ausland (Kontrollen usw.) müssen bei Klagen usw. durch entsprechend frühere Absendung berücksichtigt werden (Entsch. des RG. vom 23. April 1921) **51.** Beil. Nr. 94.
— Beförderung von Postsachen in schwimmenden, feuerfesten Schiffsschränken **63.** 110.
— Betrachtungen über die Haftung der Post bei nicht reglementsmäßig erfolgter Einlieferung einer Sendung (§ 6 des Postgesetzes) **14.** 28.
— Bürgschaften für ortsfremde Personen bei Aushändigung von Postsendungen **63.** 238, **22.** 102.
— Einschmuggelung gefälschter Postanweisungen mit Verrechnungsscheck (Entsch. des RG. I Berlin vom 3. Oktober 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 7.
— Eisenbahn-Gütertarif, zur Reform des ..., von Dr. Gourdefroy, Oberregierungsrat **79.** 32.
— Die Entwertung der Mark und ihre Einwirkung auf den Verkehr mit dem Ausland **63.** 215.
— Ersatzleistung für gewöhnliche Pakete, Erhöhung des Vergütungssatzes von 10 ℳ für das Pfund von den Handelskammern beantragt **32.** Jahrg. 29 S. 138. 162, **62a.** Jahrg. 1 S. 345.

Deutschland. Ersatzpflicht, zur ... der Eisenbahn im Falle der Beschädigung eines Postbeamten im Eisenbahnbetrieb, § 831 BGB. nicht anwendbar (Entsch. des RG. vom 3. Januar 1921) **22.** 31.
Falschgeld, Haftung der Beamten bei der Annahme falschen Papiergeldes **18.** 9.
Feldpost, Geschichte der deutschen ... im Kriege 1914/18 **8.** 1.
Frankiermaschinen **22.** 22.
Goldfranken und Auslandspostgebühren **63.** 42.
Goldwährung, die Rückkehr zur ... **10.** 1.
Haftpflicht der Eisenbahn, geplante Neuregelung der ... für Verlust und Beschädigung von Gütern **77.** Jahrg. 1921 S. 616, **22.** 60.
Haftpflicht der Post für einen aus der Postbeförderung entstandenen mittelbaren Schaden **22.** Jahrg. 1921 S. 396, **63.** 30.
Haftung der Eisenbahn für die Beschädigung oder Beraubung von angeblich mangelhaft verpackten Sendungen **22.** 60.
Die Haftung der Eisenbahn für Stückgüter vor Abschluß des Eisenbahnfrachtvertrags, von Dr. Senckpiehl **62a.** Jahrg. 1 S. 211.
Hamburg-Amerika-Linie, vom Wiederaufbau der ... **62a.** Jahrg. 1 S. 326.
Hamburgs Seeschiffsverkehr **69.** 102, **33.** 256.
Hilfsmittel (Maschinen), Vermehrung der mechanischen ... im Postbetrieb **63.** 154.
Inflation und Valuta **70.** Jahrg. 1921 S. 589.
Kartierung bei der sächsischen Post im 18. Jahrhundert, von Wolf, Postinspektor **8.** 31.
Kassenausfälle, Verlustentschädigungen für Kassenbeamte usw. der Reichsfinanzverwaltung, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 18. Februar 1922 **1a.** 109.
Kaufkraft, die innere ... der deutschen Mark, von Dr. Elsas **36.** Bd. 62 S. 503.
Kraftfahrzeugindustrie, Ausblick in die deutsche ..., von Fladrich **30.** 14.
Der Kraftwagen für Wirtschaftszwecke (Stellung der Reichsbehörden zum Kraftverkehrswesen) **62a.** Jahrg. 1 S. 292.
Der Kraftwagen in Deutschland **60.** 187.
Kraftwagen-Personenpostbetrieb der Reichspost, Umfang des ... **63.** 38. 208.
Lufthafen in Hamburg **22.** 23.
Luftpostdienst, die Organisation des deutschen ..., von Dipl.-Kaufmann Runkel **62a.** Jahrg. 1 S. 311.
Luftverkehr, die Leistungen und Pläne des deutschen ... **67.** 13. 27, **62a.** Jahrg. 1 S. 308, **33.** 244. 367, **70.** 81, **63.** 218.
Das Luftverkehrsgesetz **77.** 81.
Nachnahmebeträge, Zahlung von ... an einen Betrüger, Haftpflicht der Postverwaltung **63.** 19, **22.** 14.
Nachnahmesendungen, Erhöhung der Höchstgrenze für ... von Handelskammern beantragt **32.** Jahrg. 29 S. 200. 226.
Nachnahmesendungen, Haftung des Postfiskus für ... (Entsch. des KG. vom 15. Februar 1921) **28.** Jahrg. 1921 S. 594, **63.** 69.
Notgeld, das schöne ..., von Dr. Steger **30.** Jahrg. 1921 S. 346.
Paketgebührensätze, Staffelung der ..., Eingaben von Handelskammern **32.** Jahrg. 29 S. 117. 185.
Portoersparung **13.** 65, **55.** 110.
Postbeförderungsdienst, Grundsätze zur Reform des ..., von Sensfuß, Ober-Postdirektor **14.** 16.
Berliner Postkraftwagen- und Luftpostverbindungen während des Eisenbahnerstreiks **22.** 46.
Postordnung, die neue ... **62.** 10.
Postpaket, die auf einem ... oder dem Anhängezettel befindliche Anschrift gilt als beweiserhebliche Urkunde; das Gebrauchmachen zum Zweck der Täuschung ist aber nur dann erfüllt, wenn der Täter die mit der Weiterbeförderung und Auslieferung der Pakete betrauten Beamten gerade über die Echtheit der Urkunde, also über die Person des Ausstellers, täuschen wollte (Entsch. des RG. vom 22. Dezember 1921) **51.** Beil. Nr. 350.
Postpakete, Fehlmeldungen für in Verlust geratene gewöhnliche ... nur noch auf Antrag des Empfängers oder Absenders, Stellungnahme von Handelskammern gegen dieses Verfahren **32.** Jahrg. 29 S. 168. 186, **22.** 59.
Der Postscheckverkehr **70.** 63, **63.** 237.
Postscheckverkehr. Erhöhung des Meistbetrags für Barschecks von den Handelskammern beantragt **32.** Jahrg. 29 S. 152.
Postscheckverkehr, Pfändungen im ... **63.** 62.
Postscheckverkehr, Schadenersatzpflicht im ... **32.** Jahrg. 29 S. 226.
Postscheckverkehr. Wie ist die rechtliche Lage der Reichspostverwaltung, wenn sie Schecks und Überweisungen zahlungshalber annimmt?, von Weihrauch, Postassessor **22.** 2.
Posttarifpolitik, Probleme einer zeitgemäßen ... für Briefsendungen, von Neumann, Ministerialamtmann **49.** 7. 24.
Postüberwachungsstellen, Zuständigkeit der ... **62a.** Jahrg. 1 S. 219, **22.** 6, **32.** Jahrg. 29 S. 137.

Deutschland. Postzeitungsamt, hundert Jahre ... **8.** 11.
— Reichsbank, zur Neuorganisation der ... **10.** 139.
— Reichspostgesetzgebung, die geschichtliche Entwicklung der ..., von Hempel, Postmeister **49.** 25.
— Die Reisegepäckgebühren in der neuen Postordnung **22.** 5.
— Schadenersatzleistung für Pakete mit Wertangabe. Muß die Postverwaltung bei der Schadenersatzleistung für Pakete mit Wertangabe nach dem Reichspostgesetz vom 28. Oktober 1871 auch entgangenen Gewinn, insbesondere den sogenannten »Unternehmergewinn« ersetzen?, von Spieler, Postassessor **24.** Bd. 38 S. 81.
— Schiffbau, der deutsche ... 1914 bis 1920 **70.** 48.
— Die Seeschiffahrt im Jahre 1921, von Mercurius **33.** 8.
— Die Berliner Stadtrohrpost, von Giesecke, Postrat **63.** 137, **22.** 87.
— Unfälle der Postbediensteten im Eisenbahnbetrieb, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 23. Dezember 1921 **53.** Abt. A Jahrg. 1921 S. 532.
— Vergütungen an Privatbahnen für Leistungen im Postbeförderungsdienst **22.** 62.
— Verluste und Beraubungen von Postpaketen, von Rieck, Postdirektor **14.** 43.
— Verpackung von Geldpaketen, Ersatzfrage in Verlustfällen **22.** 79.
— Zahlung, bargeldlose ... der Dienstbezüge, Rundschreiben des Reichsministers der Finanzen vom 13. Januar 1922 **2.** 63, **34.** 67, **55.** 61, **39.** 86, **28.** 83, **53.** Abt. B 39.
— Die Zeitungen und die Post, von Dr. Kleinpaul, Ober-Assistent am Institut für Zeitungskunde der Universität Leipzig **22.** 11.
— Zeitungswesen, Zeitungsbestellgeld **32.** Jahrg. 29 S. 168.
— **Bayern.** Verkehrs- und Wirtschaftsübersichten für die Münchener Stadtrohrpost, von Dr.-Ing. Schwaighofer, Ober-Regierungsrat **63.** 220.

Belgien. Postsparkassen (allgemeine Spar- und Ruhegehaltskasse) **61.** 15.

Dänemark. Änderungen des dänischen Postgesetzes **63.** Jahrg. 1 S. 747.

England. Postverkehrspolitik (Luftverkehr, Briefbestellung, Postbeförderungsgebühren) **68.** Bd. 17 Beil. (Chronik und Archivalien) 223.

Frankreich. Die französischen Eisenbahnen vor, in und nach dem Kriege, von Wernecke, Geh. Regierungsrat **30.** 46.
— Staatliche Förderung der französischen Schiffahrt **69.** 122, **33.** 232, **62a.** Jahrg. 1 S. 316.
— Handelsschiffahrt und Postdampfersubventionen **22.** 16.
— Luftverkehr **42.** Jahrg. 106 S. 652. 827, **67.** 27.
— Die Organisation der französischen Sparkassen **55.** 70, **61.** 26.
— Postscheckverkehr **61.** 42.

Italien. Änderung der Gebühren für Postsendungen **61.** 40.

Litauen. Luftverkehrsgesetz **62a.** Jahrg. 1 S. 331.

Luxemburg. Postscheckverkehr **61.** 43.

Niederlande. Postsparkassenwesen, Postscheckverkehr **61.** 27, **67.** 27.

Österreich. Das Postsparkassenamt in Wien im Jahre 1921 **14.** 32.

Schweden. Flugpostverkehr **62a.** Jahrg. 1 S. 246.
— Der Postdienst in Schweden im Jahre 1920 **61.** 33.
— Postsparkassen **61.** 28.

Schweiz. Aufgabe von unadressierten Drucksachen zur allgemeinen Vertragung in jede Haushaltung einer oder mehrerer Postanstalten **22.** 63.
— Postscheckverkehr **61.** 44.
— Das schweizerische Postwesen im Jahre 1920 **61.** 17.

Spanien. Postsparkassenwesen **61.** 25.

Afrika. Die Transsaharabahn **79.** 208.
— Untertunnelung des Suezkanals **60.** 93.

Amerika. Panamerikanischer Postkongreß in Buenos Aires **61.** 1.
— Argentinien. Luftschiffahrt in Argentinien **67.** 27.
— Columbien. Abkommen der Regierung mit einer Privatgesellschaft über Einrichtung eines Luftpostdienstes **61.** 48.
— Mexiko. Luftschiffahrt in Mexiko **67.** 41.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Luftpostdienst, Lichtbogenfunkstellen auf den westlichen Landungsplätzen Amerikas **25.** 192, **42.** Jahrg. 106 S. 764, **62a.** Jahrg. 1 S. 331, **67.** 27.
— — Schiffahrtsubventionen **69.** 15. 52. 138. 145. 246, **33.** 258, **62a.** Jahrg. 1 S. 329, 343.

Asien. China. Postsparkassen **10.** 133.
— — Das Postwesen Chinas in den Jahren 1917 bis 1919 **61.** 177, **62.** 59, **22.** 43.
— Japan. Japan und die amerikanischen Schiffahrtsubventionen **69.** 223.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

Allgemeines. Aluminium, Welterzeugung und Weltverbrauch an ... usw. **69.** 123, **70.** 74.
— Beiträge zum Störungsverhütungs- und Beseitigungsdienst, von Eufinger **59.** 14.
— Berechnung der Induktivität und Kapazität der Freileitungen **25.** 251.
— Dauerladung von Sammlerbatterien **25.** 161.
— Durchhang, Ermittlung des ... von Freileitungen an schweren Abspannisolatorenketten, von Guerndt, techn. Ober-Postsekretär **25.** 137.
— Ferndrucker, ein französischer ... **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 2.
— Der Ferndruckertelegraph, von Lengsfeld, Postinspektor **63.** 23.
— Ein Fernhörer mit erhöhter Lautstärke, von Seibt **25.** 269.
— Fernsprechkabel mit Aluminiumleitern **22.** 15.
— Die Fernsprechrelais der Western Electric Company, von Valensi, Telegrapheningenieur **38.** Jahrg. 1921 S. 221, Jahrg. 1922 S. 6. 21.
— Fernsprechverstärker **63.** 49.
— Einheitliche Gestaltung der Nebenstellenspeisung in Verbindung mit ZB-Hand- und Wählerämtern **59.** Jahrg. 1921 S. 178.
— Holz, der Schutz des ... gegen Fäulnis, von Moll, Dr.-Ing. **60.** 100.
— Holzkonservierung **30.** 28.
— Die früheren deutschen Kabel nach Nordamerika **63.** 105.
— Kabel zwischen Deutschland und Schweden **25.** 191.
— Kabelverbindung Italien–Südamerika **25.** 125, **67.** 42.
— Kabelverbindung, neue ... Deutschland–Vereinigte Staaten von Amerika **22.** 39.
— Der Klopferapparat, von Lengsfeld, Postinspektor **63.** 139.
— Laut- und Fernsprecher für Schiffe **25.** 162, **42.** Jahrg. 106 1. Hälfte 691.
— Leistungsmessungen an Telephonen **59.** Jahrg. 1921 S. 182.
— Das Mehrfachfernsprechen und -telegraphieren auf Leitungen mit schnellen Wechselströmen in Amerika, von Wagner **25.** 37.
— Messung, unmittelbare ... der Betriebskapazität und Ableitung an Fernsprechdoppelleitungen, von Dr. Jordan **25.** 10. 318.
— Relais, das elektrostatische ... **33.** 39.
— Relais, mechanische ... ohne Eisen für Telegraphen- und Fernsprechzwecke **22.** 27, **63.** 190.
— Der Schnelltelegraph von Siemens und Halske, von Sattelberg **63.** 154.
— Seekabel, Ermittlung von Unterbrechungen in ... **59.** Jahrg. 1921 S. 185.
— Stromeinheit, zur Bezeichnung der elektrischen ... (Ampère) **15.** 123.
— Ströme und Spannungen in Brückenzweigen, von Dipl.-Ing. Traugott **59.** 16.
— Die Telegraphenkonferenz in Riga **14.** 41.
— Telegraphenverbindung Kopenhagen-Petersburg-Peking **67.** 42.
— Untersee-Telegraphie 1861 bis 1921 **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 8.
— Untersuchung, zur experimentellen ... an Telephonen **25.** 191.
— Verteilung der ehemaligen deutsch-niederländischen Seekabel **67.** 14.
— Der Vielfach-Typendrucktelegraph der Western Union Telegraph Company, von Sattelberg **59.** 1. 9.
— Der Wellenwiderstand von Pupinleitungen, von Lienemann **59.** 4.
— Welt-Telegraphennetz, die Entwicklung des ... **67.** 41.
— Wissenschaft und Leben, von Prof. Dr. Wiener (Elektrizitätslehre, drahtlose Telegraphie) **19.** Jahrg. 47 Bd. 1 S. 232.

Deutschland. Bahnkreuzungsvorschriften, die neuen ... für fremde Starkstromanlagen der Reichs-Eisenbahnverwaltung, von Rachel **25.** 41.
— Die Benennungen der Fernsprechämter **63.** 18.
— Beschränkungen der Gesprächsanmeldungen im Fernverkehr **32.** Jahrg. 29 S. 125. 152.
— Entschädigungen für Mehrausgaben bei Beschäftigung im Telegraphen- und Fernsprechbaudienst **22.** 63.
— Fernsprech-Dauerverbindungen **22.** 14.
— Fernsprechdienst an Sonntagen in kleinen Orten, Eingaben von Handelskammern **32.** Jahrg 29 S. 187
— Fernsprechdienst in kleineren Orten, Äußerungen von Handelskammern über eine Änderung der bestehenden Bestimmungen für den ... **32.** Jahrg. 29 S. 162. 208. 227.
— Der Fernsprech-Nahverkehr **63.** 133.
— Die Fernsprech-Telegramm-Aufnahme beim Berliner Haupt-Telegraphenamt, von Giesecke, Postrat **63.** 153.
— Gebühren für die Benutzung von Privat-Fernsprechanschlüssen durch Dritte **22.** 5, **32.** Jahrg. 29 S. 138, **63.** 61.
— Neue deutsche Kabelgesellschaft A. G. in Hamburg (Bau eines neuen Kabels von Deutschland über die Azoren nach New York) **33.** 303. 334.
— Kapitalertragsteuer und Fernsprechkautionen **13.** 21.

Deutschland. Luftraum über einem öffentlichen Weg, inwieweit ist der ... dessen Bestandteil? (Entsch. des Preuß. OVG. vom 23. September 1920) **25.** 66.
— Dringende Pressegespräche, neue Bestimmungen über ... **63.** 133, **32.** Jahrg. 29 S. 191.
— Die Schaltung des elektromagnetischen Gesprächszählers in den Fernsprechämtern, von Berger, Ober-Postrat **63.** 21.
— Seilpost oder Rohrpost? Ein Beitrag zur Frage der Verwendung maschineller Fördereinrichtungen im Telegraphenbetrieb, von Kasten, Postbaurat **59.** 13.
— Selbstanschlußbetrieb, die geschichtliche Entwicklung des ... **63.** 10.
— Telegrammanschriften, abgekürzte ..., Eingabe des Deutschen Industrie- und Handelstags an den Reichspostminister **32.** Jahrg. 29 S. 187. 226.
— Telegraphenwege-Gesetz, das Vorrecht nach § 6 Abs. 2 und 3 des ... kann einer Hochspannungsanlage nicht deshalb versagt werden, weil diese öffentliche Wege in einem im Verhältnis zur Gesamtausdehnung nur geringfügigen Maße in Anspruch nimmt und weil sie die öffentlichen Verkehrswege mit den daran befindlichen Telegraphenlinien nur im Luftraum kreuzt; auch steht ersterer Umstand der Annahme der Einheitlichkeit der Anlage nicht entgegen (Entsch. des RG. vom 10. Februar 1921) **24.** Bd. 38 S. 119.
— Wetterbericht der deutschen Seewarte, Erweiterung des täglichen ... **3.** 21.

Bulgarien. Telegraphen- und Fernsprechwesen in Bulgarien **38.** 31.

England. Das unterirdische Fernsprechnetz **5.** 114.
— Telegrammverkehr 1919 bis 1921 **59.** Jahrg. 1921 S. 187.

Frankreich. Erhöhung des Ertrags der Unterseekabel, von Montoriol, Post- und Telegrapheninspektor **5.** 3.
— Fernsprechen auf große Entfernungen (Verstärkereinrichtungen) **25.** 257.
— Schutz der Telegraphen- und Fernsprechleitungen gegen Starkstrom **5.** 28

Island. Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1919 **38.** Jahrg. 1921 S. 234.

Italien. Selbstanschlußanlage in Rom im Jahre 1886 nach Marzi **59.** Jahrg. 1921 S. 182.

Österreich. Der neue Entwurf für ein Elektrizitätsgesetz in Österreich, von Dr. Redl, Ministerialrat **79.** 45.

Schweiz. Störungen der Schwachstromleitungen durch Wechselstrombahnen **25.** 316.

Afrika. Süd-Rhodesia. Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1920 **38.** Jahrg. 1921 S. 233.

Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Statistiken der Handelsabteilung der Regierung über das Fernsprechwesen **25.** Jahrg. 1921 S. 1516.

Asien. Niederländisch Indien. Kautschukausfuhr **69.** 90.
— — Legung von Kabeln in Niederländisch Indien **59.** Jahrg. 1921 S. 180.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Ausbau des europäisch-argentinischen Funkverkehrs **62a.** Jahrg. 1 S. 309, **63.** 151.
— Aushilfe der Funktelegraphie bei Massenstörungen im Drahtnetz **22.** 15, **62a.** Jahrg. 1 S. 260.
— Bordfunkbeamte, Ersatz von ... durch automatischen Notalarm **33.** 273.
— Einfluß des Winddrucks auf Masten und Türme für drahtlose Telegraphie und Hochspannung **59.** Jahrg. 1921 S. 184, **25.** 225.
— Der Einfluß von atmosphärischen Vorgängen auf elektrische Wellen, von Stoye **35.** Bd. 19 S. 58.
— Einrichtung funktelegraphischer Verbindungen, Großstationsbauten (Leistung der Empfangsanlagen, Empfang über Land und über See) **59.** Jahrg. 1921 S. 183, Jahrg. 1922 Beil. (Zeitschriftenschau) 9.
— Eisnachrichtendienst, drahtloser ... für die Ostsee, von Dr. Benkendorff **33.** 253.
— England und die Funktelegraphie (Lizenzgewährung der Regierung an die Marconi-Gesellschaft) **25.** 161, **42.** Jahrg. 106 I. Hälfte 691.
— Drahtloses Fernsprechen und Luftschiffahrt **38.** Jahrg. 1921 S. 238.
— Fortpflanzung der elektrischen Wellen an der Erdoberfläche **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 4, **33.** 244.
— Fortschritte im drahtlosen Fernsprechen **38.** Jahrg. 1921 S. 238, **33.** 188.
— Funkpeilung **33.** 100.
— Funktelegramme um die halbe Erde **60.** 188.
— Funktelegraphie England–Australien **25.** 225.
— Funktelegraphie mit Lichtbogensendern auf amerikanischen Schiffen **25.** 192.
— Funkverkehr Deutschland–Spanien, Verbesserungen im ... **63.** 38.
— Gebühren im Funkverkehr **22.** 30.
— Gegensprechen, ein amerikanisches Gerät für drahtloses ... **59.** Jahrg. 1921 S. 184.
— Hochfrequenzmaschinen **35.** Bd. 19 S. 82.
— Kapazität flacher Antennen **59.** Jahrg. 1921 S. 182.

Allgemeines. Technische Kommission für drahtlose Telegraphie (bestehend aus Vertretern von England, Frankreich, Italien, Japan und den Vereinigten Staaten von Amerika) **59.** Jahrg. 1921 S. 187, **33.** 72.
— Kurvenform und Phase der Schwingungen in Röhrensendern, von Alberti und Zickner **35.** Bd. 19 S. 2.
— Funktelegraphische Lenkung von Schiffen **63.** 185.
— Methode, über eine neue ... der drahtlosen Telephonie mit Glühkathodenröhren, von Dr.-Ing. Kühn **35.** Bd. 18 S. 419.
— Eine Methode zur Bestimmung der Dielektrizitätskonstante der Luft **25.** Jahrg. 1921 S. 1516.
— Neuere Methoden der drahtlosen Telegraphie und Telephonie **33.** 215.
— Resonanzkurven und Dämpfungsmessungen bei nur annähernd phasenreiner Selbsterregung, von Pauli **35.** Bd. 19 S. 42.
— Drahtlose Richtungsbestimmung **59.** Jahrg. 1921 S. 183, **33.** 39.
— Schiffahrt bei Nebel, Schallmeßverfahren **60.** 139.
— Freie Schwingungen in Kondensatorkreisen **59.** Jahrg. 1921 S. 183.
— Schwingungserzeugung mit Vakuumröhren **35.** Bd. 19 S. 73.
— Solenoid, über das ... mit rechteckigem Windungsquerschnitt, von Esau **35.** Bd. 18 S. 453.
— Störungen, atmosphärische ... der Funktelegraphie **33.** 39, **25.** 20.
— Die drahtlose Telephonie auf See **33.** 129. 188.
— Drahtlose Telephonie mit fahrenden Eisenbahnzügen **63.** Jahrg. 1 S. 748, **60.** 110.
— Drahtlose Telephonie über große Entfernungen **67.** 13.
— Eine neue Theorie über die Funktelegraphie auf große Entfernungen **22.** 6, **25.** 156.
— Die Vakuumröhre und ihre technischen Anwendungen, Verstärkung schwacher Wechselströme, der Einfluß des Gitterstroms, von Barkhausen **35.** Bd. 18 S. 402.
— Verständigung zwischen Deutschland, Frankreich, England und den Vereinigten Staaten von Amerika über den Funkverkehr (Vereinigung der vier bedeutendsten Funkgesellschaften zu gemeinschaftlicher Arbeit) **63.** 151, **33.** 334.
— Verstärkung der Ströme lichtelektrischer Zellen, von Dieckmann und Gebbert **35.** Bd. 19 S. 55.
— Verwendbarkeit des Baudot-Telegraphen für die drahtlose Telegrahie **59.** Jahrg. 1921 S. 183.
— Wetternachrichtendienst, die Ziele des europäischen und des deutschen drahtlosen Wetternachrichtendienstes, von Dr. Benkendorff, **3.** Jahrg. 1921 S. 369, **33.** 188.
— Die Windgeschwindigkeit in verschiedenen Höhen über Eilvese in der warmen Jahreshälfte 1918, von Bongards **3.** Jahrg. 1921 S. 373, **59.** Jahrg. 1921 S. 184.
— Ziehen und Oberwellen beim Zwischenkreisröhrensender **59.** Jahrg. 1921 S. 183.
— Die Zukunft der drahtlosen Telephonie auf See, von Brand, Postrat **33.** 193.

Deutschland. Blitzfunk-Telegramme zwischen Berlin und Hamburg **63.** Jahrg. 1 S. 777, **33.** 72. 129. 273, **62.** 29, **22.** 6. 95, **62a.** Jahrg. 1 S. 233, **38.** 36.
— Genehmigungspflicht der Vorführungen (Vorträge usw.) betriebsmäßiger Einrichtungen für drahtlose Telegraphie usw. **35.** Bd. 18 S. 479, **25.** 92, **63.** 169.
— Nauen und seine Bedeutung für Verkehr und Wirtschaft **22.** 9, **14.** 55.
— Die Radiostation Eilvese **59.** Jahrg. 1921 S. 183.
— Rundspruchdienst, drahtloser ..., von Borgsmüller, Postrat **63.** 109. 169, **32.** Jahrg. 29 S. 177.
— Das neue Rundspruch-Empfangsgerät, von Borgsmüller, Postrat **59.** Jahrg. 1921 S. 173
— Die Stellung der Funkangestellten auf Handelsschiffen **33.** 221. 311.
— Überwachung privater Funkanlagen, Vf. des preuß. Ministers des Innern vom 19. Januar 1922 **44.** 117.
— Funktelegraphischer Wetterdienst **3.** Jahrg. 1921 S. 410, **33.** 188. 334.

Belgien. Funktelegraphie in Belgien **63.** 228.

Finnland. Funktelegraphie in Finnland **63.** 160.

Frankreich. Private Empfangsanlagen **59.** Jahrg. 1921 S. 182, **63.** 237.
— Frankreichs Großfunkstationen **67.** 14.
— Drahtloser Rundspruchdienst **63.** 11.

Ungarn. Entwicklung der Funktelegraphie **79.** 58.
— Telegrammverkehr von Ungarn nach den Vereinigten Staaten von Amerika unter Vermittlung der Funkstationen in Deutschland, Frankreich und England **79.** 39.

Amerika. Chile. Ausbau der drahtlosen Telegraphie **62a.** Jahrg. 1 S. 284, **63.** 191.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Die gerichtete Funktelegraphie bei der Großstation »Radio Central« auf Long Island bei New York **60.** 110. 189.

Asien. China. Drahtlose Telegraphie in China **60.** 174, **33.** 397.
— Japan. Großfunkstation in Owaki bei Tokio **42.** Jahrg. 106 S. 827.
— Niederländisch Indien. Drahtlose Telegrarhie in Niederländisch Indien **25.** 161.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
AUG 5 1922

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 7 | Berlin, Juli | 1922

Inhalt: Die Postmeisterfamilie Somigliano, S. 217. — Das Reichsgericht zur Haftung der Post im Postscheckverkehr, S. 227. — Das Ergebnis des deutschen Postscheckverkehrs in den Jahren 1920 und 1921, S. 229. — Das Postsparkassenamt in Wien im Jahre 1920, S. 244.

Kleine Mitteilungen: Über die Gültigkeit der Haftbeschränkung der Eisenbahnverwaltung bei der Aufbewahrung von Reisegepäck, S. 247.

Die Postmeisterfamilie Somigliano.

Ein Beitrag zur Postgeschichte Hamburgs und Nürnbergs.

Vom k. Ober-Archivrat Dr. Freytag in Regensburg.

Das Thurn-und-Taxissche Zentralarchiv verwahrt in seiner postgeschichtlichen Sammlung ein Bildnis des am 2. Dezember 1677 verstorbenen »hochwohlgeborenen Herrn Johann Abondio, Freiherrn von Somigliano, der Römischen Kaiserlichen Majestät Rats, Residenten zu Nürnberg und Augsburg, Obristwacht- und respective Reichspostmeisters«. Als Inhaber des Nürnberger Reichspostamts war Abondio eine sehr bekannte Persönlichkeit. Dies ergibt sich schon aus dem Umstand, daß ein geschäftstüchtiger Drucker aus Anlaß seines Ablebens, wohl auch im Auftrag der Verwandten, ein Gedenkblatt (Einblattdruck) erscheinen ließ, welches das Bildnis des Verstorbenen mit einem Nachruf in Versen enthielt. Aus einem edlen, wohlwollenden Gesicht blicken uns kluge, offene Augen an, die Oberlippe ziert ein kleiner Schnurrbart, der energische Mund beweist, daß er das Befehlen gewöhnt war, und das in ein Doppelkinn übergehende, bartlose Untergesicht läßt uns wohl darauf schließen, daß der Herr Obristpostmeister auch die Freuden eines Mahles nicht verschmähte. Eine lang herabwallende Perücke erhöht die Würde der Erscheinung. Um den gedrungenen Hals schlingt sich eine Binde, die durch eine kostbare Schließe zusammengehalten wird. Eine breite Schärpe quer über die Brust deutet auf den früheren militärischen Beruf hin. In einer Ecke der Umrahmung finden wir das Wappen des Dargestellten. Der geteilte Schild zeigt im oberen Feld auf Silber ein burgartiges Gebäude mit den Buchstaben SO, im unteren Felde drei schwarze Balken, gleichfalls auf Silber.

Unter dem Bildnis ist ein zwölf Strophen langes Gedicht zu lesen. In ihm gibt ein ungenannter Versschmied einen Überblick über das Leben und Wirken des Dahingeschiedenen, wobei er vielfach mit einem etwas behäbigen Humor auf dessen Beruf als Postmeister anspielt. Eine »leiderinnernde Anrede an die hochbetrübten Postbedienten«, die sich daran schließt, soll insbesondere diesen einen Trost gewähren. Der Sitte der Zeit entsprechend fehlt es dabei auch nicht an lateinischen Distichen und sonstigen poetischen Spielereien.

Vielleicht stammt das Blatt mit seinem Porträtstich und den volkstümlichen Reimen aus der Werkstatt der Erben des Nürnberger Kunstführers und Bilder-

manns Paulus Fürst[1]) († 1666), der im 17. Jahrhundert mit seinen mehr kunstgeschichtlich wichtigen als künstlerisch hochstehenden Bilderbogen die Messen Deutschlands besuchte. Bekanntlich stammte auch das schöne Blatt mit dem Allamodischen Postboten[2]) aus seiner Werkstätte.

Aus dem Trauergedicht und den beigefügten Anmerkungen entnehmen wir folgende Daten, die den »Lebenspostritt« des Abondio Somigliano kennzeichnen.

Zu Hamburg war er 1617 geboren (vgl. die Stammtafel auf S. 226 dieses Aufsatzes), trat mit 18 Jahren in kaiserliche Kriegsdienste ein, fand mehrfach Gelegenheit, sich auszuzeichnen und stieg auf der militärischen Stufenleiter bis zum Obristwachtmeister empor. Seine Treue zu Kaiser und Reich und seine persönliche Tüchtigkeit trugen ihm 1646 das Reichspostamt in der freien Reichsstadt Nürnberg ein. Auch in dieser Stellung erfreute er sich der kaiserlichen Gunst. Er wurde zum Rat ernannt und 1670 in den Freiherrnstand erhoben. 1676 wurde er auch Resident (kaiserlicher Bevollmächtigter) zu Augsburg. Am 2. Dezember 1677 aber ritt er mit der Himmelspost davon in ein besseres Jenseits. Im Alter von 42 Jahren hatte er sich am 29. Juli 1659 mit Maria Ursula von Berndorff zu Sandizell vermählt. Kinder hinterließ er nicht, doch überlebte ihn ein Bruder, der ihm »an Tugendgaben gleichkam«.

Unsere Neugierde ist freilich mit diesen immerhin schon recht dankenswerten Angaben nicht gestillt. Wir möchten gern mehr wissen, insbesondere auch über seine Herkunft. Eine Anfrage beim Staatsarchiv der freien und Hansestadt Hamburg veranlaßte dort eine Nachforschung, deren Ergebnis einige Schlaglichter auf die Lebensverhältnisse des Vaters Abondios wirft. Der freundlich gegebenen Auskunft entnehmen wir, daß dieser der kaiserliche Postmeister zu Hamburg Abundius, auch Abondio Somigliano genannt, war. Als Tilly 1627 ganz Holstein besetzte, schenkte der Kaiser an Abundius das Gut Wandsbeck; hier hoben ihn die Dänen 1628 auf, brachten ihn nach Kopenhagen und hielten ihn dort einige Zeitlang gefangen.[3]) Seine Witwe starb, beinahe 80 Jahre alt, im Jahre 1663 und wurde als eine Wohltäterin der Mission gepriesen. Sein Schwiegersohn und Nachfolger im Hamburger Postamt war der bekannte kaiserliche Postmeister und Rat Johann Baptista Vrints von Treuenfeld.

Die Akten des f. Thurn-und-Taxisschen Zentralarchivs[4]) bestätigen zum größten Teil diese Angaben und ergänzen sie in manchen wichtigen Punkten. Das Wirken der beiden Somigliano, Vater und Sohn, hängt mit der ältesten Geschichte der Postämter in Hamburg und Nürnberg innig zusammen, und so mag es wohl berechtigt erscheinen, auf die postalischen Verhältnisse dieser beiden freien Reichsstädte während des 17. Jahrhunderts etwas genauer einzugehen.

Die ersten Anfänge des Taxisschen Postwesens in Hamburg reichen bis ins Jahr 1609 zurück. Damals schrieb Freiherr Leonhard von Taxis in Vollführung eines kaiserlichen Auftrags einen Brief an die Stadt Hamburg mit der Mitteilung, daß daselbst ein kaiserliches Postamt angestellt und aufgerichtet werden solle, und daß er bereits zur Verwaltung desselben den »Ehrenthafften Melchior Engelbrecht, eine in Hamburg eingesessene und zu solchem officio wohl qualifizierte Person« ernannt und angenommen habe. Bedenken der Stadt wegen der Boteneinrichtung ihrer Kaufleute sowie andere Hindernisse haben dann die Niederlassung der Reichspost dortselbst verzögert.

[1]) Vgl. Schottenloher, Dr. Karl, Flugblatt und Zeitung. Berlin, Carl Schmidt & Co. 1922. S. 275. Hampe, Dr. Theodor, Beiträge zur Geschichte des Buch- und Kunsthandels in Nürnberg. II. Paulus Fürst und sein Kunstverlag. In Mitteil. aus dem Germanischen Nationalmuseum 1914/15.

[2]) Vgl. Veredarius, Das Buch von der Weltpost. Berlin. Meidinger. 1894. S. 72.

[3]) Vgl. Annuae Missionis Hamburgensis, herausgegeben von Lebrecht Dreves, Freiburg, Herder 1867 zum Jahre 1663, S. 53.

[4]) Postsachen, Interner Postbezirk. Hamburg.

Das Jahr 1615 ist dann das eigentliche Geburtsjahr der Thurn-und-Taxis-schen Post in Hamburg. Unterm 27. Juli dieses Jahres war das Generaloberst-postmeisteramt durch Kaiser Matthias zu einem Erbmannlehen erhoben worden, und Lamoral, damals noch Freiherr von Taxis, versprach, die Posten auf eigene Kosten nicht nur in ihrem hergebrachten »esse« zu erhalten, sondern auch zu erweitern; vor allem sollten von Köln aus nach Frankfurt, Nürnberg, Augsburg und Hamburg neue Postenläufe eingerichtet werden. Der schneidige Postmeister von Frankfurt, Johann von den Birghden[5]), leistete damals bei dieser Neueinrichtung hervorragende Dienste.

Im September erbat sich Lamoral vom Kaiser den Befehl, ein kaiserliches Postamt in Hamburg einzurichten, und suchte zugleich eine kaiserliche Mahnung an die Stadt zu erwirken, daß sie ihm bei Einführung der Post alle mögliche Hilfe zu teil werden lasse. Im gleichen Schreiben ist auch die Rede von der Hamburg–Nürnberger Poststrecke, derentwegen ebenfalls kaiserliche Mahnbriefe an die verschiedenen beteiligten Landesherren erbeten wurden.

Ein Jahr darauf war die neue Hamburger Strecke bereits im Gang. Als erster kaiserlicher Postverwalter wirkte in Hamburg ein Albrecht Kleinhanß, dem ein Hans Jakob Kleinhanß, vermutlich sein Sohn, nachfolgte (bis 1640). Dieser hat hauptsächlich infolge seines Kampfes mit dem blühenden, die Reichspost ungemein schädigenden Nebenbotenwesen während der Kriegsläufte des dreißigjährigen Krieges eine Reihe von Anfeindungen und Verleumdungen erfahren, er wurde sogar des Einverständnisses mit den Gegnern des Kaisers geziehen; insbesondere machte man ihm zum Vorwurf, er habe sich in seinen gedruckten Postzeitungen der Kaiserlichen Majestät zuwider und den Feinden zu Gefallen gezeigt. Auf sein Ersuchen aber stellte ihm unterm 11. September 1639 Michael Mentzel, der Röm. Kayſ. Mayt. Rat, über den löbl. Niedersächsischen Kreis und An See-Städten verordneter Commissarius und ordentlicher Kaiſ. Resident zu Hamburg, das Zeugnis aus, daß jene Beschuldigungen grundlos seien, daß vielmehr die feindliche Partei über seine relationes und Avisen sich oft beschwert habe. Auch als er schon tot war, nahm ihn noch die Generaloberstpostmeisterin Alexandrine Gräfin von Taxis, geb. von Rye, die nach dem Tode ihres Gatten, des Grafen Leonhard III. von Taxis († 1628), die Vormundschaft über ihren Sohn Lamoral Claudius Franz führte und mit starker Hand das gesamte Reichspostwesen leitete, gegen derartige Vorwürfe in Schutz und teilte zugleich dem kaiserlichen Reichshofrat und Abgesandten im Niedersächsischen Kreis, Konrad von Lützow, dd Brüssel, 10. Dezember 1640, mit, daß sie die ledige Stelle »mit einem tauglichen catholischen und dem Hochlöbl. Haus Österreich mit unterthänigster treu zugethanenen Subject besetzt habe«, nämlich mit Abondio Somigliana, wobei sie bemerkt, daß dieser sonderlich in dem jüngsten Dänemärkischen Krieg seine Tüchtigkeit bewiesen habe.

Einzelnen Bemerkungen in den Akten entnehmen wir ferner, daß er vorher Handelsmann war, daß er zwei Jahre vom dänischen König gefangengehalten wurde, und daß sein Sohn, eben unser Johannes, von der Generaloberstpostmeisterin eine Survivance (Anwartschaft) auf das Postamt zugesichert bekommen hatte.

Es ist auffallend, daß das erste Schriftstück mit dem Namenszug Abondios, das im fürstlichen Archiv vorliegt, erst das Datum des 14. Januar 1646 trägt. Es ist an die ehrbaren Kaufleute der englischen Nation in Hamburg gerichtet, behandelt die Art der Beförderung ihrer Korrespondenz und trägt die eigen-

[5]) Vgl. über diesen Goller, Engelbert, Jakob Henot, Bonn, Georgi 1910, S. 5, Anm. u. a. a. O. Schott, G., Die Familie von den Birghden in den Mitteil. des Vereins für Geschichts- und Altertumskunde in Frankfurt a. M., 4. Bd., 1869, S. 176.
Dietz, Frankfurter Handelsgeschichte III, S. 352 (dort auch sein Bildnis).

händige Unterschrift des Post»meisters«, auf dem Verschluß aber das alte Taxissche Wappensiegel mit dem wachsenden Doppeladler im oberen und dem Dachs im unteren Felde. Die zum Teil zerstörte Umschrift aber lautet: Insigel Kay. Mayt.... [Po]stm. Ampt von Hamb[urg].

Bekanntlich wurden die neuerrichteten Postämter von den Städten, in denen sie sich niedergelassen hatten, nur mit Widerstreben aufgenommen, und die zahlreichen Streitigkeiten wegen der Post mußten gar oft von der höchsten Reichsstelle, dem Kaiser, durch einen Machtspruch entschieden werden. Auch die Hamburger hatten den kaiserlichen Postmeister »nit allein mit bürgerlichen oneribus undt accisgeldtern belegt undt beschwert«, sondern sich auch unterstanden, ihm den Druck der Ordinari-Zeitungen zu entziehen. Auf die Klage der Gräfin von Taxis aber befahl Kaiser Ferdinand III. in einem kaiserlichen Beschluß an die Stadt Hamburg vom 27. März 1646, den Postmeister ferners nicht zu molestieren, sondern ihn bei der aller Orten hergebrachten exemption zu belassen und ihn beim Druck der Ordinari-Zeitung nicht zu behindern.

Der Diensteid Abondios trägt das Datum des 25. Januar 1647. In ihm bekennt er, daß ihm »der hochwohlgeborne Graf und Herr, Herr Lamoral Claudius Franciscus de la Tour Graf von Taxis und des hl. Röm. Reichs der Röm. Kais. Majestät Erbgeneral Oberster Postmeister im Reich, den Niederlanden, Burgund und Lothringen etc.« die Verwaltung des Postamts zu Hamburg gnädig aufgetragen habe, und verspricht, »deroselben, dero Successorn und Lehensfolgern . . . jederzeit gehorsam, getreu und gewärtig zu sein, von den Amtsgefällen von drei zu drei Monaten richtige Rechnung und reliqua zu leisten, auch die ordinarii zur rechten Zeit und alle Kaiserliche, Chur- und Fürstliche Courrier vor allen andern zu expedieren und zu befördern und sich allen Punkten des unterm 27. Februar 1646 ihm erteilten Patents, sowie allen andern Instruktionen . . . allerdings zu bequemen und wohlzuleben . . .« Unterschrieben ist der Eid mit Abondio Somigliana (nicht Somigliano!) mp, und auch das Wappensiegel ist beigedrückt, das im Schild ein einstöckiges vornehmes Haus mit einem Giebeldach und die Buchstaben SO aufweist und die Umschrift Abondio Somigliana trägt.

Es ist wohl anzunehmen, daß Abondio schon 1640 seinen Diensteid geleistet hat. Diesen Eid jedoch mußte er dem neuen Generaloberstpostmeister Lamoral Claudius Franz Grafen von Taxis schwören, der eben mit 25 Jahren die Volljährigkeit erreicht hatte und nunmehr selbständig die Oberleitung des gesamten Postwesens in die Hand nahm. Ein Mann von strengster Pflichtauffassung, unermüdlicher Arbeitskraft und glänzender Geschäftsgewandtheit, hat er sich gleich zu Beginn seines Amtsantritts mit größtem Eifer seinem Amte gewidmet und wie von hoher Warte aus den ganzen Betrieb des großen Unternehmens geleitet. Dadurch, daß der Schriftwechsel mit den einzelnen Postämtern und den Reichsbehörden durch seine Hand ging und größtenteils von ihm persönlich geführt wurde, verschaffte er sich eine für sein Haus ungemein ersprießliche Kenntnis aller postalischen Angelegenheiten und konnte, ohne auf Räte und Mittelspersonen angewiesen zu sein, selber die richtigen Entscheidungen treffen. So wurde er zugleich ein Vorbild für seine Postmeister und sonstigen Untergebenen, von denen er die gleiche Hingabe an den Dienst verlangte und erwartete. Daß der Hamburger Postmeister, was Berufsauffassung und Rührigkeit betrifft, dem Vorbild seines Herrn getreulich folgte, beweist die große Zahl ausführlicher Briefe und Berichte, die er über seine Tätigkeit und über die einzelnen Vorfälle in seinem Wirkungsbereich an den Grafen richtete. Sie gehen, soweit ich sehe, nicht über das Jahr 1647 hinaus und sind in italienischer Sprache abgefaßt.

Noch zu seinen Lebzeiten aber wurde sein Postamt nicht seinem Sohne, sondern seinem Schwiegersohn Jean Baptiste Vrints jun. zugesichert. Dieser kam anscheinend im Auftrag des Grafen im Mai oder Juni 1649 von Antwerpen nach Hamburg, wo er bereits 1648 in einer Tochter Abondios seine Lebensgenossin gefunden hatte. Denn unterm 20. November 1648 hatte er um die Genehmigung der Ehe mit derselben nachgesucht und zugleich die Survivance auf das Postamt erbeten. Seinen Schwiegervater unterstützte er in seinem Amt und vertrat ihn bald ganz, als dieser sich wegen seines schwankenden Gesundheitszustandes zur Ruhe zu setzen gezwungen sah (Juli 1650). Nun bekam Vrints auch das Postmeisterpatent (dd 16. August 1650) und leistete seinen Diensteid Hamburg, den 24. August desselben Jahres.

Noch bis 1651 erscheint der alte Abondio in den Akten; Vrints aber führte das Postamt das übrige 17. Jahrhundert hindurch weiter und ist erst 1702 gestorben[6]). Er war der Sohn eines Johann Vrints, königlich spanischen Rats und Schatzmeisters zu Antwerpen, und einer Barbara Gobin und ein Verwandter jenes Gerhard Vrints, der 1627 an die Stelle des abgesetzten Frankfurter Postmeisters von den Birghden trat und in Frankfurt bis Dezember 1631 und später von 1635 bis 1640 als Postmeister wirkte[7]). Sein Bruder Johann Gerhard Vrints von Treuenfeld aber (* 27. XII. 1622) war kaiserlicher Resident und Reichspostmeister zu Bremen. Auf ihn geht die bekannte Postmeisterfamilie der Vrints zurück, die noch bis ins 19. Jahrhundert hinein im Postdienst wirkte und in den beiden Brüdern Alexander Konrad Freiherrn von Vrints-Berberich (* Regensburg, 24. V. 1764, † Frankfurt, 7. XII. 1843) und in Karl Optatus Freiherrn Vrints von Treuenfeld (* 4. VI. 1765, † Frankfurt 24. VIII. 1852) die höchsten Stellen des Thurn-und-Taxisschen Postdienstes innehatte.

Dem Hamburger Postmeister Johann Baptista Vrints von Treuenfeld folgten dann im Amt Angehörige einer anderen bekannten Postmeisterfamilie, die Kurtzrock (Freiherrn, dd Wien, 1. Sept. 1707; österr. Grafen, dd Wien, 17. Nov. 1819); schon 1692 wird dort ein Max Heinrich erwähnt, um die Mitte des 18. Jahrhunderts ein Th. Joseph Baron von Kurtzrock, ab 1787 Clemens August Freiherr (Graf) von Kurtzrock, der als kaiserlicher Oberpostmeister und Geheimer Rat 1820 auf eine 50jährige Dienstzeit am Oberpostamt Hamburg zurückblicken konnte und am 21. Mai 1822 starb, und schließlich Alexander Freiherr, später Graf von Kurtzrock, dessen ältester Sohn, der am 1. Juni 1814 nach achtjähriger Verdrängung als adjungierter Oberpostamtsdirektor das Thurn-und-Taxissche Oberpostamt in Hamburg wieder eröffnete und es bis zu seinem Tod am 16. August 1838 innehatte. Daß ein so wichtiges Amt wie das Hamburger von den Vrints auf die Kurtzrock übergegangen wäre, ohne daß verwandtschaftliche Beziehungen mitgespielt hätten, ist nicht gut anzunehmen, doch kann ich solche vorerst nicht belegen; hinweisen aber möchte ich auf eine Bemerkung des Krebsschen Buches über die Postmeister Kees[8]), wonach ein Kurtzrock der Enkel des Hamburger Postmeisters Vrints war.

Die Begründung des kaiserlichen Reichspostamts Nürnberg fällt in die gleiche Zeit wie die des Hamburger Amtes. Auch diese Reichsstadt bereitete der

[6]) Nach Wurzbach, C. v., Biographisches Lexikon.

[7]) Vgl. Dietz, III, S. 356 und 357.

[8]) Krebs, K., Das kursächsische Postwesen zur Zeit der Oberpostmeister Johann Jakob Kees I und II. Teubner, Leipzig, Berlin 1914, S. 64 (nur muß es dort Vrints, nicht Prinz von Treuenfeld heißen).
Vgl. die Besprechung des Buches durch den Verfasser in den familiengeschichtlichen Blättern, XIII, Heft 3 und 6. 1915.

neuen Taxisschen Einrichtung das ganze 17. Jahrhundert hindurch unablässig Schwierigkeiten und Hindernisse, teils weil sie eine Beeinträchtigung ihres eigenen Botenwerks befürchtete, teils aus Gründen der Religion, da sie als evangelische Stadt einen katholischen Postmeister nicht in ihren Mauern dulden wollte. Als Johann Beck, genannt Coeßfeld, der bekannte Kölner Postmeister, 1615 daran ging, das Reichspostamt in Nürnberg zu errichten, gab der Magistrat nur unter der Bedingung seine Genehmigung, daß sich das Posthaus außerhalb der Stadtmauern befinde, und verweigerte auch die Öffnung der Tore zur Nachtzeit zum Zwecke der Einbringung der Felleisen. Als passende Stätten für das Posthaus verwies er dabei auf die Vorstadt Gostenhof und die Insel Wöhrd.

Als erster Postverwalter in Nürnberg begegnet uns vom 1. September 1615 an Christoph Heid, ein Nürnberger Bürger, der sein vor dem Laufer Tore gelegenes Haus der Reichspost zur Verfügung stellte. Ihm folgte Johann Georg Haiden (Heyden), vermutlich sein Sohn. Als dieser 1626 starb und nur unmündige Kinder hinterließ, wollte sein Bruder Daniel das Amt haben; doch erhielt es der Nürnberger Bürger Virgilius Ehinger (Eingher, Egen). Dieser leitete die Geschäfte bis 1635 und trat damals wegen hohen Alters und der dadurch herbeigeführten Dienstunfähigkeit zurück, worauf Georg Grathwol (Grattwohl), der bereits 8 Jahre unter Hans Georg Heyden gedient hatte und, wie er angibt, nach dessen Tode den Ehinger und dessen Postschreiber Franz Christof Albrecht in die Dienstgeschäfte eingewiesen hatte, um Übertragung des Amtes bat. An seiner Stelle bekam es aber mit Patent vom 16. August 1635 Gisbert de Boys (Bois), der sich der wirksamen Fürsprache des Erzbischofs von Mainz, des Schutzherrn des Reichspostwesens, erfreuen konnte. Da er jedoch Ausländer war, nahmen die Nürnberger gegen ihn Stellung. Anscheinend haben sie aber erst 1643 mit ihren Bestrebungen, ihn zu beseitigen, Erfolg gehabt, denn damals setzte ihn Alexandrine Gräfin von Taxis ab und ernannte den Jakob de Febuer an seiner Stelle zum Postmeister. Da er gleichfalls Fremdländer (Flame) war, wollten auch ihn die Nürnberger nicht haben. Vermöge seiner tatkräftigen Persönlichkeit hielt er sich aber bis zu seinem Tode (2. Juli 1646) im Amte.

Ein glücklicher Zufall hat uns einen Auszug aus seiner Leichenrede erhalten, und zwar den Teil, der uns seinen Entwicklungsgang und seine Lebensschicksale schildert. Daraus entnehmen wir, daß Febuer als der Sohn des königlich spanischen Rats Jacob de Febuer und seiner Gattin Anna geborenen Lauwrin zu Ypern im Jahre 1600 geboren war. Er genoß eine gute Schulbildung und begab sich, etwa 18 Jahre alt, auf die Wanderschaft, besuchte Frankreich, Spanien, England und die baltischen Gebiete und erwarb sich dabei ausgezeichnete Sprachkenntnisse. 17 Jahre lang war er im Kaiserlichen und Königlich spanischen Kriegskommissariat tätig und bekam 1643 die Verwaltung des kaiserlichen Reichspostamts in Nürnberg, dem er bis zu seinem Tod am 2. Juli 1646 zur vollen Zufriedenheit seiner vorgesetzten Behörden vorstand. Seine Gattin hieß Franziska Lukretia; sie war die Tochter des Hamburger Postmeisters Abondio Somigliano und dessen Gattin Susanna, einer geborenen Beltjens. Die Verheiratung muß in die Jahre 1636 oder 1637 gefallen sein; seine Frau überlebte ihn; Kinder hinterließ er nicht.

Wie Jean Baptiste Vrints ist also auch Febuer infolge seiner Heirat in den Postdienst und zu einem der wichtigsten Postämter gelangt. Da die verwandtschaftlichen Beziehungen für die Besetzung der Poststellen damals schon wie auch noch bis ins 19. Jahrhundert hinein eine große Rolle spielten, ist es weiter nicht verwunderlich, daß an Stelle des kinderlos verstorbenen Febuer sein Schwager Giovanni Abondio Somigliano Postmeister von Nürnberg wurde,

der sich gleichfalls auf die besondere Fürsprache des Erzbischofs von Mainz, Anselm Casimir von Wambold (1629 bis 1647), berufen konnte. Seinen Diensteid leistete er in Frankfurt a. M. am 19. August 1646; doch trat er seine Stelle nicht sofort an. Diese verwaltete, wie schon während der Krankheit ihres Mannes, Franziska Lukretia de Febuer, von der einige Postberichte in flämischer und deutscher Sprache aus dieser Zeit in den Akten liegen.

Am 15. September erhielt dann der neue Postmeister von Brüssel aus den Befehl, sich unverzüglich zur Übernahme des Amtes nach Nürnberg zu verfügen, und am 25. September finden wir bereits seine Unterschrift unter einem Dienstschreiben an die Gräfin von Taxis. Die Nürnberger wollten sich natürlich auch ihn als Postmeister nicht gefallen lassen und hatten sich für einen ihrer Mitbürger, einen gewissen Donatus Vent, freilich vergeblich, verwendet. Die ganze Zeit seiner Amtsführung ist mit Streitigkeiten mit der Reichsstadt ausgefüllt, die sich nicht beruhigen konnte, daß ein Fremdländer, noch dazu ein Katholik, das Postamt innehatte. Sie suchte die freie Religionsübung der kaiserlichen Postbeamten zu verhindern und tastete auch die Immunität und Jurisdiktionsgewalt des Amtes an, so in der Erbschaftsangelegenheit Febuers.

Für diese Verhältnisse sowie für die Persönlichkeit des Johann Abondio ist ein Empfehlungsschreiben sehr bezeichnend, das Kaiser Ferdinand III. an den Erzherzog Leopold Wilhelm von Österreich aus Wien den 29. Dezember 1649 richtete. Dieser war Hoch- und Deutschmeister des deutschen Ordens (1641 bis 1662), der auch in Nürnberg eine Niederlassung hatte. Aus dem Schreiben geht hervor, daß Joann Abondio Somigliano, nachdem er viele Jahre im Felde gedient, zur besseren »Beruhung« seines Lebens den Postmeisterdienst von Nürnberg angestrebt und denselben zu des Kaisers, der Minister und des Grafen von Taxis »sonderem Gefallen und contento« geführt habe, während er von der Stadt Nürnberg, »weyllen er Ihrer Religion nit ist, auch damit Sie ermeltes Postamt vermittelst der Schweden und Evangelischen Ständt, dem Kayser hochpraeiudicirlich under sich bringen und einen deren Mitbürgern und Religionsgenossen auftragen möchten, verstoßen und dienstlos gemacht werden sollte, indem den Bürgern verboten werde, die Postbeamten in ihre Wohnungen aufzunehmen«. Der Kaiser wendet sich darum an den Erzherzog mit der Bitte, den Somigliano »mit dero Rathstitel zu begnaden« und ihm in dem Teutschen Haus eine kleine Wohnung zu verschaffen, so daß das Postwesen »dem Römischen Kayser zum Besten in der Stadt alda conservirt und exercirt« werden könne. Schließlich führt der Kaiser noch an, wie der Postmeister von »guetten Oorthen ser gerühmbt« werde, sonderlich aber von dem General Joann de Werth, General Enckofourt (Enckevoirdt) und anderen Offizieren, »weylen er in wehrendem Krieg ihnen mit guetten avisen allezeit embsig an die Handt gestanden«.

Aus dem gleichen Jahre stammt eine:

Wahrhafftige und Nothwendige
Information
Wie es umb das Keyserl.
Postwesen in deß H. Reichs-Stadt
Nürnberg beschaffen.
Gedruckt im Monath Julio des Jahres
Christi 1649.

Es ist eine Flug- und Streitschrift, wie sie in den aufgeregten Zeiten des dreißigjährigen Krieges massenhaft Verbreitung fanden. Als erstes und hauptsächlichstes gravamen der Nürnberger wird darin angeführt, daß ihnen occasione belli von fremden Nationen entsprossene Leute zu Postmeistern aufgedrungen worden seien, während von 1615 bis 1635 Bürger der Stadt das Amt geleitet

hätten. Dem hält die Flugschrift entgegen, daß der jetzige Postmeister Somigliano von den »Nürnberger Wortführern und gemeinen Zeitungsschreibern« fälschlich als Spanier ausgeschrien worden sei, während er doch in Deutschland geboren und erzogen worden sei. Auch Febuer sei kein Spanier, sondern ein Niederländer gewesen. Im übrigen sei es in der Macht des Kaisers gelegen, auch »wohlmeritirten, in materia des Postwesens erfahrenen Ausländischen« die Posten im Reich anzuvertrauen.

Mit dem Hinweis auf die Stellung des Postmeisters als eines Beamten, der nur dem Kaiser, dem Erzbischof von Mainz und dem Generaloberstpostmeister verantwortlich sei, werden dann die weiteren Beschwerden zurückgewiesen, daß der Postmeister kein Bürger sei, daß er sich der Jurisdiktion und den bürgerlichen Pflichten, insbesondere den steuerlichen Lasten, entziehe. Im übrigen sei keine amtliche und begründete Klage bei den vorgesetzten Stellen eingelaufen darüber, daß Somigliano ein »unbillig-widerwärtiger, auch gefähr- und hochschädlicher Mensch« sei, im Gegenteil, »die Löbliche Bürgerschaft sei ihm im wenigsten gehässig, und der ganze Poststreit werde nur etwa von vier oder fünfen fomentiret und getrieben«.

Mit Hilfe des mächtigen Schutzes, den ihm der Kaiser, der Erzbischof von Mainz, der Deutsche Ritterorden und die Taxis gewährten, gelang es Somigliano, sich auch gegen den Widerstand der Reichsstadt durchzusetzen. Die zahlreichen Briefe und Berichte von seiner Hand, die in deutscher, italienischer und französischer Sprache abgefaßt sind, lassen ihn uns als einen tüchtigen Beamten erkennen. Es lag in der Natur seiner Stellung, seiner Dienstaufgabe und in den Verhältnissen der Zeit, daß er sich auch mit Politik beschäftigte; als kaiserlichem und Reichsbeamten war ihm dabei die Bahn, die er einzuschlagen hatte, genau vorgeschrieben. Wie er früher die kaiserlichen Generale mit den neuesten Avisen versorgte, so übermittelte er jetzt die wichtigsten Nachrichten und Zeitungen an seine vorgesetzten Stellen.

Sein Wappensiegel unterscheidet sich von dem seines Vaters nur durch die zu den Seiten des Wappenbildes angebrachten Buchstaben J, A und S. Auf Grund »seiner guten Qualitäten, seines alten, adeligen Herkommens, seiner Tugend und Vernunft«, womit er sich in seiner Amtsführung auszeichnete, sowie auf Grund seiner eigenen Verdienste und der seiner Voreltern um das Reich und das Erzhaus Österreich, wurde er, dd Wien, 23. Februar 1656, zum Kaiserlichen Rat ernannt. Gegen Ende der sechziger Jahre aber scheinen die Schwierigkeiten, die ihm Nürnberg in den Weg legte, wieder gewachsen zu sein, denn 1669 trug er sich mit der Absicht, von seinem Postamt zurückzutreten. Auf Drängen des Grafen von Taxis behielt er es aber trotzdem noch weiter bei. Vielleicht trug ihm diese Willfährigkeit die Verleihung des Freiherrntitels (1670) ein. 1676 aber hat er sich, wie aus einem Schreiben des Kaisers an Nürnberg hervorgeht, entschlossen, sich in Augsburg niederzulassen; zugleich erwähnt dieses Schreiben seine Ernennung zum kaiserlichen Residenten in dieser Stadt. Aber anscheinend noch bevor er seinen Umzug in die Tat umsetzen konnte, machte er seine letzte Postreise, die in die Ewigkeit (2. Dezember 1677).

Eine für die Bedeutung des Nürnberger Reichspostamts sehr bemerkenswerte Aufstellung enthalten die Akten zum Jahre 1671. Es ist nämlich eine jahrweise angeordnete Übersicht über die Gelder, die vom Postamt in Nürnberg an das Postamt zu Augsburg vom Oktober 1646, dem Amtsantritt Somiglianos, an bis Ende 1676, der Zeit seines Rücktritts, für die italienischen Briefe (hin und zurück) bezahlt wurden. Die gesamte Summe belief sich auf 22 083 fl. 40 kr.

Erwähnt sei noch die Unterstützung, die Johann Abondio Somigliano in den Geschäften mehr politischer Art durch seinen Bruder Pompeo zuteil wurde.

Vom Grafen von Taxis wurde dieser bei der Ausgestaltung des Postwesens, insbesondere zu Verhandlungen in Italien, verwendet. 1660 wird er erstmals im Zusammenhang mit einer solchen Dienstaufgabe genannt, und noch 1683 erscheint sein Name in den Nürnberger Postakten. Johann Abondio besaß keine Kinder. Gleichwohl war es seine Absicht, daß mit ihm der Name Somigliano beim Nürnberger Postamt nicht aussterben solle, und so verwendete er sich für seinen Neffen Jean François, den Sohn seines Bruders Pompeo. Tatsächlich erhielt dieser, wie aus der Abschrift eines Dekrets des Grafen Eugen Alexander von Thurn und Taxis, dd Nürnberg, 6. März 1678, hervorgeht, die Zusicherung, daß er das Postamt bekommen solle, wenn er das entsprechende Alter und die erforderlichen Fähigkeiten aufweise. Da er damals noch minderjährig war, wurde die Verwaltung des Amtes dem kaiserlichen Rat Johann Jakob Öxel (Öxle) auf und von Friedenberg übertragen, der bis dahin das Postamt in Regensburg zur vollsten Zufriedenheit geleitet hatte, wie sich aus einem Schreiben des Kaisers Leopold I. an die Stadt Nürnberg, dd Wien, 15. Juni 1678, ergibt. Johann Jakob Öxle, einer der ersten Vertreter dieser sehr bekannten Postmeisterfamilie, die in Regensburg, Nürnberg und München wirkte, waltete nun seines Amtes bis zu seinem am 10. September 1695 erfolgten Tode. Mehr als 40 Jahre im Postdienst stehend, suchte er, als er sein Ende nahe fühlte, die wichtige Stelle seinem Sohne Wolf Anthoni, der ebenfalls schon 16 Jahre das Regensburger Postamt geführt hatte, zuzuwenden. Und in der Tat erhielt dieser vom Fürsten Eugen Alexander unterm 7. Mai 1694 ein Exspektanzdekret auf das Nürnberger Postamt mit Rücksicht auf seine eigenen Verdienste und »dem lieben alten Vattern zu sonderbarem Troste«. In dem gleichzeitigen Schreiben an Wolf Anthoni wird aber bemerkenswerterweise die Erwartung ausgesprochen, er möge ja in seinem bisher bezeugten Eifer continuiren und bestens bedacht sein, damit »dem jungen Somigliano auf sein suo tempore ungezweifeltes Anmelden genüge begegnet werden könne«. Man vermutete also, daß beim Ableben des Johann Jakob Öxle der junge Somigliano mit Ansprüchen hervortreten werde. Dies war auch der Grund, warum das Anwartschaftsdekret für Wolf Anthoni nicht in der Kanzlei ausgefertigt worden war und ganz geheim gehalten werden sollte.

Doch starb auch Wolfgang Anthoni Öxle (12. April 1701), anscheinend ohne daß ihm der Besitz des Postamts von Somigliano streitig gemacht worden wäre. Wie sein Vater fand er seine letzte Ruhestätte in der Alten Kapelle zu Regensburg, wo die Grabdenksteine der Familie noch vorhanden sind[9]). Nun aber hat sich, wie es scheint, Somigliano gerührt und Schritte getan, das Postamt Nürnberg zu erhalten. Dies geht hervor aus einem Schreiben (Abschrift), das zweifelsohne auf die Witwe des Wolf Anthoni Johanna Sidonia, eine geborene Wagner von Frommenhausen, zurückgeht. Es trägt das Datum des 25. April 1701 und war gerichtet an den Kurfürsten von Mainz, der gebeten wird, sich von Somigliano nicht intimidiren zu lassen, sondern ihrer und ihres ältesten Sohnes in Gnaden zu gedenken. Daß jenem bereits vor mehr als 20 Jahren eine Anwartschaft zugesichert war, auf Grund deren er nunmehr seine Anstellung im Postdienst beim Fürsten Eugen Alexander in Brüssel betreibe, bereitet ihr schwere Kümmernisse, doch gereicht ihr zum Troste, daß er die im Dekret ausgesprochenen Bedingungen ja nicht erfüllt habe: er sei in der deutschen Sprache wenig erfahren, bringe für das Postwesen keine Kenntnisse mit und sei auch kein Reichsangehöriger, sondern ein welscher Ausländer, der nach der Reichskonstitution kein solches Amt übernehmen könne und auch von den Nürnbergern nicht werde geduldet werden.

[9]) Vgl. Rübsam, Drei kaiserliche Postmeister alten Stils nach ihren Grabdenkmälern. Archiv für Post und Telegraphie 1893, Nr. 18, S. 676 ff.

Stammtafel.

Abundius Somigliano (Somigliana),
kaiserl. Postmeister in Hamburg.
* .....
† etwa 1651.
∞ Susanna Beltjens.
* etwa 1583.
† Hamburg, 1663.

Johann Abondius,
kaiserl. Postmeister von Nürnberg,
19. Aug. 1646.
* Hamburg, 1617.
† Nürnberg, 2. Dez. 1677.
∞ Sandizell, 29. Juli 1659,
Maria Ursula von Berndorff.

Franziska Lukretia,
älteste Tochter.
* .....
† nach 2. Juli 1646.
∞ Hamburg, 1636 oder 1637,
Jacques de Febuer,
Postmeister in Nürnberg, 1643.
* Ypern, 1600.
† Nürnberg, 2. Juli 1646.

Tochter.
∞ 1648 (?)
Jean Baptiste Vrints,
Postmeister in Hamburg, 16. Aug. 1650.
* .....
† 1702.

Pompeo.
* .....
† nach 1683.
∞ .....

Jean François,
gen. 1701.

Weder Somigliano noch die Öxle erscheinen von da an im Besitz des Nürnberger Postamts. 1706 waltet darin Matthias Braunß, 1741 wird ein von Braun genannt, und dann kam es in die Hände der Freiherren von Lilien, die im Reichspostwesen des 18. Jahrhunderts eine bedeutende Rolle spielten. Der Oberpostmeister von Nürnberg Franz Michael Florenz Freiherr von Lilien stand bereits 1760 an der Spitze des gesamten Reichs- und niederländischen Postwesens, und Alexander Freiherr von Lilien, seit 1776 gleichfalls Generalintendant der kaiserlichen Reichs- und Niederländischen Posten, hatte seit 1786 das um Maseyk vermehrte und zum Oberpostamt erhobene Amt von Lüttich inne.

Ein gute Abbildung des Nürnberger Reichsposthauses aus dem Ende des 17. Jahrhunderts bietet uns ein Stich, der die Unterschrift trägt:

»Die Kirche zu St. Salvator, gemeiniglich bei der Rosen genandt, mit dem daneben stehenden Reichsposthaus«.

Kenntlich gemacht ist es durch ein großes Schild mit dem Reichsadler. Ein ungefähr gleichzeitiger Stich (1701) zeigt uns »die gulden Gannß, in welcher itziger Zeit die reitende und fahrende Reichs Posten einkehren«.

Auf dem vom Kaiserlichen Geographen Matthias Seutter in Augsburg verlegten »Geometrischen Grundriß der des Heiligen Römischen Reichs Freyen Stadt Nürnberg« finden wir neben der Kirche St. Salvator bey der Rosen »die Keißerliche Reichs Post« vermerkt, in deren Nähe ferner das Postgäßlein.

Von wo und durch welche Umstände veranlaßt die Somigliano nach Deutschland kamen, läßt sich nicht feststellen. Ihre Heimat ist aber sicherlich Italien, wo der Name Abondio häufig vorkam. Das römische Martyrologium führt nicht weniger als acht Heilige dieses Namens an, darunter einen Bischof von Como. Die lebhaften Handelsbeziehungen Deutschlands zu Italien und im 17. Jahrhundert die Kriegswirren haben zahlreiche Italiener über die Alpen geführt. Ihre Betriebsamkeit, Ausdauer und Anpassungsfähigkeit ließen sie dann zu Besitz und Ansehen kommen, und so wurde gar bald Deutschland ihre neue Heimat.

Das Reichsgericht zur Haftung der Post im Postscheckverkehr.

Vom Geheimen Ober-Postrat Scheda in Berlin.

Zur Ergänzung der Ausführungen im Archiv 1919, S. 94 dient ein Urteil des VII. Zivilsenats des Reichsgerichts vom 3. März 1922 über die Frage, ob und unter welchen Voraussetzungen die Reichspostverwaltung haftbar gemacht werden kann, wenn der geschädigte Postscheckkunde selbst einen Auftrag gar nicht erteilt hat (§ 9, I PScHG.), sondern lediglich infolge mißbräuchlicher Benutzung der Postscheckeinrichtungen unter Beteiligung eines beim Postscheckamt tätigen Beamten Schaden erlitten hat.

Der Beurteilung lag der Fall zugrunde, daß ein Betrüger den Inhaber eines Postscheckkontos durch den Hinweis auf einen soeben bei letzterem eingegangenen gefälschten Kontoauszug zur Herauszahlung eines Betrags von 50 500 ℳ zu bewegen wußte. Nach Inhalt des Auszugs sollten 74 500 ℳ telegraphisch auf das Konto des betrogenen Postscheckkunden überwiesen worden sein. Die Klage auf Ersatz der an den Betrüger gezahlten 50 500 ℳ wurde in den beiden ersten Instanzen abgewiesen. Das Reichsgericht hob das Berufungsurteil auf und verwies die Sache zur anderweitigen Entscheidung an das Berufungsgericht zurück, weil die gewählte Begründung nicht einwandfrei sei und der Klagegrund »eigenen Verschuldens« der Postverwaltung weiterer tatsächlicher Feststellungen bedürfe.

Aus dem Urteil lassen sich folgende Grundsätze entnehmen.

1. Die nach dem Sachverhalt zu unterstellende Mitbeteiligung eines Postbeamten rechtfertigt es nicht, den Postbeamten als den »eigentlichen und ursächlich einzigen Täter« bei Verübung des Betrugs anzusehen. Es handelt sich um eine wesentliche Hilfstätigkeit zum Betruge. Dies bildet aber keinen Anlaß, den Fall grundsätzlich anders zu beurteilen, als wenn sämtliche Handlungen zur Übersendung der falschen Gutschriftnachricht bis zu deren Ausgang aus dem Postscheckamt von einem Postbeamten vorgenommen worden sind. Auch kann nicht als alleinige Schadensursache die selbständige Entschließung des Postscheckkunden zur Zahlung von 50 500 ℳ betrachtet werden. Ob und inwiefern hierbei dem Postscheckkunden eine gemäß § 254 BGB. erhebliche Fahrlässigkeit zur Last fällt, ist bei dem zeitigen Stande des Rechtsstreits nicht zu untersuchen (d. h. da der Umfang und das Vorliegen des vom Kläger behaupteten eigenen Verschuldens der Postverwaltung noch nicht festgestellt ist, konnte die im § 254 BGB. vorgesehene Abwägung der ursächlichen Tatsachen noch nicht erfolgen).

2. Die Beihilfe eines Postbeamten zum Betrug rechtfertigt es nicht, die Ersatzpflicht der Postverwaltung aus § 1 des Reichshaftungsgesetzes vom 22. Mai 1910 (Reichsgesetzbl. S. 798) anzunehmen. Die Handlungen des Postbeamten erfolgen nicht in Ausübung öffentlicher Gewalt, sondern beziehen sich auf den Verkehr und das Rechtsverhältnis, die in dem Postscheckvertrag, einem »Kassenhaltungsvertrag«, ihre Grundlage finden und dem Gebiet des bürgerlichen Rechts zugehören. Dies gilt sowohl, wenn der schuldige Beamte bei Bearbeitung des Postscheckkontos mitzuwirken hatte, als auch, wenn er dienstlich hiermit nicht befaßt war.

Anderseits ist die Frage zu verneinen, ob etwa nach § 9 des Postscheckgesetzes eine Haftung der Post für den hier vorliegenden Schaden ausgeschlossen ist. Der § 9 bezeichnet im ersten Absatz im vollen Einklang mit der Natur des ganzen Rechtsverhältnisses, aber noch unter der Einschränkung auf die beim Postscheckamt eingegangenen Aufträge grundsätzlich die allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts als anwendbar und schließt nur eine Haftung der Post für die rechtzeitige Ausführung aus. Der Fall, wo der Kontoinhaber nicht Auftraggeber, sondern Empfänger einer Gutschrift ist, hat im Gesetz keine ausdrückliche Behandlung gefunden und ist auch in der Begründung nicht erörtert. Nach den Richtlinien des § 9 Abs. 1 darf angenommen werden, daß für diesen Fall eine Haftung der Post nicht schlechthin ausgeschlossen ist, sondern sich grundsätzlich nach den Vorschriften des BGB. bestimmt.

3. Die Haftpflicht der Postverwaltung nach § 278 BGB. ist nach den in der Rechtsprechung des Reichsgerichts anerkannten Grundsätzen nur gegeben, »wenn die als Schadensursache mitwirkende Handlung eines Postbeamten in unmittelbar innerem Zusammenhang mit der von diesem Beamten zur Erfüllung des Girovertrags ausgeübten dienstlichen Hilfstätigkeit« geschehen ist, und auch für die Anwendung des § 831 BGB. ist es erforderlich, daß die für den Schaden ursächliche Handlung eines Postbeamten »noch dem Kreise von Maßnahmen zuzuzählen ist, welche die Ausführung der diesem Beamten übertragenen dienstlichen Verrichtungen darstellen«. Hiernach wäre z. B. die Haftung der Post an sich gegeben, wenn der Kontoführer rechtswidrig dem Betrugsgenossen die Höhe des Kontos des geschädigten Kunden verraten hätte (§ 7 PSchG.).

Nicht gerechtfertigt ist aber die Anwendung der §§ 278, 831 BGB., wenn der schuldige Postbeamte in keiner Weise mit der Bearbeitung des Kontos des geschädigten Kunden dienstlich befaßt war, also lediglich gelegentlich gewisse in den Räumen des Postscheckamts bestehende Zugangsmöglichkeiten dazu benutzt hat, dem Genossen am Betrug Hilfsmittel zur Durchführung des Vorsatzes zu beschaffen.

4. Die Haftpflicht der Postverwaltung auf Grund eigenen vertraglichen Verschuldens (§§ 31, 89, 276 BGB.) kann gegeben sein, wenn es im Betrieb des

Postscheckamts in der Zeit unmittelbar vor Ausführung der Betrugshandlungen zu Unordnungen gekommen ist, die für Schädigung von Kunden der Post einen geeigneten Boden schafften und möglicherweise vermeidlich gewesen wären, wenn bei der Leitung und Beaufsichtigung des Betriebs seitens der verfassungsmäßig zur Vertretung des Postfiskus berufenen Organe jede im Verkehr erforderliche Sorgfalt aufgewendet worden wäre.

Wie schon oben zu 1 ausgeführt ist, würde erst nach den gemäß Ziffer 4 getroffenen Feststellungen zu prüfen sein, ob nicht das überwiegende eigene Verschulden des Kunden nach § 254 BGB. seinem Anspruch jeden Boden entzieht. Gleichwohl sind die ganzen Ausführungen des Reichsgerichts zur Klarstellung des Rechtsverhältnisses zum Postscheckkunden und vieler bisher zweifelhafter Fragen von großer Bedeutung. Es muß jedenfalls in Rechtsstreitigkeiten dieser Art zur Vorbeugung der in Ziffer 4 angedeuteten Gefahren das größte Gewicht darauf gelegt werden, dem erkennenden Gericht in den zur Tatsachenfeststellung berufenen ersten Instanzen ein eingehendes Bild von der Schwierigkeit und dem Massenbetrieb des Postscheckverkehrs durch sachverständige Zeugen dafür zu bieten, was zur Bewachung des ordnungsmäßigen Betriebs geschieht und geschehen kann. Unmögliches kann auch von der Post als »Kassenhalter« nicht verlangt werden. Die Gefahr liegt nahe, daß ohne genügende tatsächliche Aufklärung nach dieser Richtung Fehlsprüche ergehen.

Das Ergebnis des deutschen Postscheckverkehrs in den Jahren 1920 und 1921.

Von Ober-Postrat Weiland in Berlin (Reichspostministerium).

Der deutsche Postscheckverkehr hat in den Jahren 1920 und 1921 einen gewaltigen Aufschwung genommen und die Reichs-Postverwaltung vor Aufgaben gestellt, die eine Reihe durchgreifender Neuerungen und eine Umstellung der Betriebseinrichtungen erforderlich machten. Die Bewältigung des Verkehrs wurde 1920 zum Teil durch unregelmäßigen Postengang, der auf wiederholte politische Unruhen und Streiks zurückzuführen war, und die sich daran anschließenden Störungen in der Bearbeitung der Buchungsgegenstände sehr erschwert. Durch geeignete Maßnahmen gelang es, die Schwierigkeiten zu überwinden und den Betrieb ordnungsmäßig durchzuführen. Im Jahre 1921 hat sich der Postscheckverkehr in ruhigen Bahnen abwickeln können.

Im Jahre 1920 ist durch den Übergang der Postverwaltungen in Bayern und Württemberg auf das Deutsche Reich ein einheitliches deutsches Postscheckwesen geschaffen worden. Im folgenden Jahre wurde mit Wirkung vom 1. April das Postscheckgesetz und mit Wirkung vom 15. April die Postscheckordnung anders gestaltet und dadurch das deutsche Postscheckwesen auf eine einheitliche gesetzliche Grundlage gestellt. Um einen Überblick über die Entwicklung des gesamten deutschen Postscheckverkehrs zu ermöglichen, sind in den nachstehenden Übersichten die Ergebnisse für das ganze Deutsche Reich zusammengefaßt worden.

Die Zahl der Postscheckkunden ist von 437 667 Ende 1919 um 184 676 oder 42 v H auf 622 343 Ende 1920 und auf 759 830 Ende 1921 bei einem Zugang von 137 487 oder 22 v H gestiegen. Ihr Guthaben hat von 3,388 Milliarden Mark Ende 1919 auf 7,571 Milliarden Mark Ende 1920 — Zugang 4,183 Milliarden Mark oder 123,47 v H — und auf 11,781 Milliarden

Mark Ende 1921 — Zugang 4,210 Milliarden Mark oder 55,61 v H — zugenommen.

Der Gesamtumsatz betrug 1920 rund **683**,917 Milliarden Mark (gegen das Vorjahr mit 237,663 Milliarden 446,254 Milliarden Mark oder 187,77 v H mehr) bei 335 Millionen Buchungen und 1921 **eine Billion 193**,716 Milliarden Mark (gegen das Vorjahr mit 683,917 Milliarden 509,799 Milliarden Mark oder 74,54 v H mehr) bei 428 Millionen Buchungen.

Bargeldlos wurden 1920 **555**,947 Milliarden Mark oder 81,29 v H und 1921 **999**,197 Milliarden Mark oder 83,7 v H des Gesamtumsatzes beglichen.

In diesen gewaltigen Verkehrsziffern spiegelt sich die deutsche Geldwirtschaft wieder. Wenngleich die hohen Umsätze zum Teil auf die Geldentwertung zurückzuführen sind, konnten die günstigen Ergebnisse im wesentlichen doch nur dadurch erzielt werden, daß die Erkenntnis von den Vorzügen und Vorteilen des Postscheckverkehrs im deutschen Volk allgemein Eingang gefunden und, wie der Zugang von 322 000 Postscheckkunden in den beiden letzten Jahren, die Gesamtumsätze und die Umsätze des bargeldlosen Zahlungsausgleichs dartun, zu einer ausgiebigen Benutzung der Postscheckeinrichtungen angeregt hat. Ein richtiges Bild über den Umfang des deutschen Postscheckverkehrs bietet die Zahl der Buchungen, die im Jahre 1921 rund 428 Millionen oder werktäglich nahezu 1½ Millionen betragen hat. Einen auch nur annähernd gleichen Verkehr haben weder die Postscheckeinrichtungen anderer Länder, wie die Übersicht auf S. 243 zeigt, noch die Bank- und Geldunternehmungen im In- und Ausland aufzuweisen.

Entsprechend der gewaltigen Verkehrszunahme haben die vorhandenen Einrichtungen ausgebaut und verbessert werden müssen. Der ständigen Zunahme der Kontenzahl und des Verkehrs auf den Konten stand während des Krieges die Unmöglichkeit gegenüber, den Postscheckämtern den ihrem wachsenden Geschäftsumfang entsprechenden Raum zuzuweisen und sie mit den für den Betrieb unbedingt erforderlichen Maschinen auszustatten. Um hier die aus volkswirtschaftlichen Gründen dringend gebotene Abhilfe zu schaffen, sind zur Entlastung der zu Riesenbetrieben angewachsenen 3 größten Postscheckämter Berlin, Köln und Leipzig eingerichtet worden:

1. am 1. Oktober 1919 ein Postscheckamt in Stettin für die Ober-Postdirektionsbezirke Köslin und Stettin,
2. am 1. Oktober 1920 ein Postscheckamt in Essen für den Ober-Postdirektionsbezirk Düsseldorf,
3. am 1. Oktober 1920 ein Postscheckamt in Erfurt für die Ober-Postdirektionsbezirke Erfurt und Halle (Saale),
4. am 1. November 1920 ein Postscheckamt in Dresden für den Ober-Postdirektionsbezirk Dresden,
5. am 22. April 1921 ein Postscheckamt in Magdeburg für den Ober-Postdirektionsbezirk Magdeburg,
6. am 1. Oktober 1921 ein Postscheckamt in Dortmund für die Ober-Postdirektionsbezirke Dortmund und Münster (Westf.).

Die Postscheckämter in Magdeburg und Stettin dienen zur Entlastung des Postscheckamts in Berlin, die Postscheckämter in Essen und Dortmund zur Entlastung des Postscheckamts in Köln und die Postscheckämter in Dresden und Erfurt zur Entlastung des Postscheckamts in Leipzig. Das Postscheckamt in Stettin ist auch deshalb eingerichtet worden, um den in Hinterpommern wohnenden Postscheckkunden, die an das in die Verwaltung der Freien Stadt

Danzig übergegangene Postscheckamt in Danzig angeschlossen waren, die Möglichkeit zu geben, bei einem für ihren Geschäftsverkehr günstig gelegenen deutschen Postscheckamt ein Konto zu nehmen.

Den 6 neuen Postscheckämtern haben Ende 1921 94 000 Postscheckkunden angehört. Am stärksten hat sich das Postscheckamt in Dresden entwickelt, an das Ende 1921 bereits 25 879 Postscheckkunden angeschlossen waren. Unter den 19 Postscheckämtern nimmt es in bezug auf den Verkehr die zwölfte Stelle ein. Die Postscheckämter in Erfurt und Essen haben annähernd den gleichen Umfang. Dasselbe gilt von den Postscheckämtern in Magdeburg und Stettin. Das Postscheckamt in Dortmund wird die letztgenannten beiden Postscheckämter an Verkehr voraussichtlich bald überflügeln.

Mit der Einrichtung neuer Postscheckämter hat der Grundsatz, die einzelnen Wirtschaftsgebiete im Deutschen Reich möglichst immer zu je einem Postscheckamt zusammenzufassen, durchbrochen werden müssen. Die notwendige Folge ist eine Verschlechterung und Verzögerung des Überweisungsverkehrs gewesen, der in den Jahren 1918 und 1919 innerhalb der eigenen Postscheckämter einen sehr günstigen Stand erreicht hatte. Die Ergebnisse in der nachstehenden Übersicht zeigen mit aller Deutlichkeit, daß in der Einrichtung neuer Postscheckämter große Zurückhaltung geübt werden muß, und daß solche Ämter nur eingerichtet werden dürfen, wenn, wie es bei den Postscheckämtern in Berlin, Köln und Leipzig der Fall war, der Verkehrsumfang eines Postscheckamts zu groß und unübersichtlich geworden ist.

Entwicklung des Überweisungsverkehrs.

Jahr	Überweisungen innerhalb des eigenen Postscheckamts		Überweisungen auf Postscheckkonten bei anderen Postscheckämtern		Gesamter Überweisungsverkehr		Von allen Überweisungen sind die Überweisungen auf Postscheckkonten bei anderen Postscheckämtern	
	Stück	Betrag in Millionen Mark	Stück	Betrag in Millionen Mark	Stück	Betrag in Millionen Mark	der Zahl nach v H	dem Betrage nach v H
1909	1 016 000	1 358	1 054 000	732	2 070 000	2 090	51	35
1910	1 987 000	2 431	2 008 000	1 479	3 995 000	3 910	50	38
1911	3 141 000	3 295	2 818 000	1 948	5 959 000	5 243	47	37
1912	4 143 000	3 932	3 590 000	2 346	7 733 000	6 278	46	37
1913	5 281 000	4 991	4 398 000	2 743	9 679 000	7 734	45	35
1914	6 047 000	5 237	4 631 000	3 016	10 678 000	8 253	43	36
1915	6 387 000	6 687	4 630 000	3 759	11 017 000	10 446	42	36
1916	8 098 000	10 458	5 549 000	5 155	13 647 000	15 613	41	33
1917	12 271 000	20 373	6 981 000	8 153	19 252 000	28 526	36	29
1918	18 031 000	30 523	9 339 000	11 437	27 370 000	41 960	34	27
1919	27 775 000	49 131	14 634 000	19 177	42 409 000	68 308	34	28
1920	44 242 000	165 024	26 929 000	75 573	71 171 000	240 597	38	31
1921	62 146 000	291 258	45 582 000	152 559	107 728 000	443 817	42	34

Anm. Die Angaben für die Jahre 1909 bis 1919 beziehen sich nur auf das Reichs-Postgebiet — ohne Bayern und Württemberg —, die Angaben für die Jahre 1920 und 1921 dagegen auf das ganze Deutsche Reich.

Durch die Einrichtung der neuen Postscheckämter sind die Stammpostscheckämter nicht in dem Umfang entlastet worden, wie es hat angenommen werden müssen. Ein großer Teil der Postscheckkunden ist nicht auf das für sie zuständige

neue Postscheckamt übergegangen. Diese haben vielmehr ihr Postscheckkonto beibehalten, weil sie ihre Einrichtungen auf dieses Konto eingestellt, auf den Briefbogen, Rechnungsbelegen usw. ihre Kontonummer und ihr Postscheckamt angegeben und noch größere Bestände an Vordrucken zu Zahlkarten, Überweisungen, Schecken usw. haben, die sie erst aufbrauchen wollen. Der Übergang zum neuen Postscheckamt wird sich daher zum Teil erst allmählich vollziehen, zum Teil werden die Postscheckkunden aber ihr altes Postscheckkonto überhaupt nicht aufgeben, namentlich dann, wenn die Eisenbahnverbindungen nach diesem Amte nicht ungünstiger sind als nach dem neuen Postscheckamt. Aus der nachstehenden Übersicht geht hervor, daß das Postscheckamt in Berlin allen Postscheckämtern weit voransteht. Es hat etwa den fünften Teil des Gesamtverkehrs. Die zweite Stelle wird nach wie vor das Postscheckamt in Köln einnehmen, und an dritter Stelle wird sich weiter das Postscheckamt in Leipzig befinden, wenngleich die Zahl der Buchungen 1921 gegen das Vorjahr um 1,7 Millionen abgenommen hat. Die Übersicht gibt ferner einen bemerkenswerten Aufschluß über den Umfang der einzelnen Postscheckämter.

Postscheckamt	1920			1921		
	Zahl der Buchungen in Millionen	Umsatz in Millionen Mark	Im Umfang nimmt das Postscheckamt ein die Stelle	Zahl der Buchungen in Millionen	Umsatz in Millionen Mark	Im Umfang nimmt das Postscheckamt ein die Stelle
Berlin	70,4	159 087	1	81,2	280 908	1
Breslau	19,8	41 460	7	25,6	70 594	7
Dortmund	—	—	—	0,6	2 849	19
Dresden	0,3	1 163	16	10,7	34 411	12
Erfurt	0,3	895	17	7,6	21 039	14
Essen	0,3	1 284	15	6,6	26 432	15
Frankfurt (Main)	22,1	41 246	5	27,6	70 362	6
Hamburg	22,1	38 823	6	28,7	70 134	4
Hannover	22,4	42 893	4	28,1	74 470	5
Karlsruhe (Baden)	14,7	28 074	10	19,8	47 605	10
Köln	50,7	123 870	3	59,2	183 573	2
Königsberg (Pr.)	5,7	12 951	12	7,9	22 808	13
Leipzig	51,4	89 605	2	49,7	101 451	3
Ludwigshafen (Rhein)	4,9	14 133	13	6,6	22 925	16
Magdeburg	—	—	—	3,0	10 063	18
München	16,3	23 815	9	21,0	44 104	8
Nürnberg	12,6	23 658	11	16,7	40 060	11
Stettin	4,1	8 833	14	6,2	18 485	17
Stuttgart	16,7	31 738	8	20,9	51 443	9

In den nachstehenden Übersichten sind die Ergebnisse des Postscheckverkehrs in den Jahren 1920 und 1921 enthalten.

Ergebnis des Postscheckverkehrs im Reichspostgebiet.

	Ende Dezember 1919		Ende Dezember 1920		Ende Dezember 1921	
Zahl der Postscheckkunden	437 667		622 343		759 830	
Guthaben der Postscheckkunden	3 388 238 000 ℳ		7 571 085 000 ℳ		11 781 239 000 ℳ [1]	
	1919		1920		1921	
	Stück	Betrag ℳ	Stück	Betrag ℳ	Stück	Betrag ℳ
Gutschriften: Einzahlungen mit Zahlkarte	122 505 790	40 872 253 000	149 118 500	103 336 284 000	159 764 900	154 575 798 000
Gutschriften: Einzahlungen mit Postanweisung	114 890	11 086 000	76 980	11 761 000	92 320	20 468 000
Gutschriften: Übertragungen von anderen Postscheckkonten	48 663 110	79 040 988 000	70 149 550	240 702 094 000	108 044 260	444 366 890 000
Gutschriften überhaupt	171 283 790	119 924 327 000	219 345 030	344 050 139 000	267 901 480	598 963 156 000
Lastschriften: Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecke)	1 340 200	3 217 873 000	1 973 010	6 959 966 000	2 650 560	12 683 729 000
Lastschriften: Auszahlungen im Reichsbank-Überweisungs- und -Abrechnungsverkehr	919 110	17 549 284 000	1 395 210	49 562 480 000	1 568 250	81 280 232 000
Lastschriften: Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	32 551 450	17 713 125 000	41 175 370	42 683 584 000	47 778 260	56 457 454 000
Lastschriften: Auszahlungen nach dem Ausland mit Wertbrief	600	529 000	1 640	2 167 000	3 050	4 127 000
Lastschriften: Auszahlungen nach dem Ausland mit Postanweisung	24 120	1 984 000	58 670	7 406 000	49 280	9 789 000
Lastschriften: Übertragungen auf andere Postscheckkonten	49 245 960	79 237 733 000	71 170 960	240 596 857 000	107 728 760	443 817 583 000
Lastschriften überhaupt (einschl. der Abschreibungen für Gebühren, Vordrucke usw.)	84 080 750	117 738 380 000	115 774 860	339 867 292 000	159 778 160	594 753 002 000
Umsatz	255 364 540	237 662 707 000	335 119 890	683 917 431 000	427 679 640	1 193 716 158 000

[1]) Guthaben Ende Dezember 1920 ..... 7 571 085 000 ℳ
Gutschriften im Jahre 1921 ..... 598 963 156 000 ℳ
davon ab die Lastschriften ..... 594 753 002 000 »
4 210 154 000 »
mithin Guthaben Ende 1921 ... 11 781 239 000 ℳ.

Bargeldloser Verkehr.

		1919 ℳ	1920 ℳ	1921 ℳ
Gutschriften	Zahlkarten	**6 310** 190 000	**15 709** 718 000	**20 462** 459 000
	Übertragungen von anderen Postscheckkonten	**79 040** 988 000	**240 702** 094 000	**444 366** 890 000
	Gutschriften	**85 351** 178 000	**256 411** 812 000	**464 829** 349 000
Lastschriften	Auszahlungen durch die Postscheckämter im Reichsbank-Überweisungs- und -Abrechnungsverkehr	**17 549** 284 000	**49 562** 480 000	**81 280** 232 000
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	**3 985** 118 000	**9 340** 949 000	**9 151** 724 000
	Übertragungen auf andere Postscheckkonten	**79 237** 733 000	**240 596** 857 000	**443 817** 583 000
	Abbuchungen für Gebühren usw.	**17** 631 000	**35** 307 000	**118** 004 000
	Lastschriften	**100 789** 766 000	**299 535** 593 000	**534 367** 543 000
Gut- und Lastschriften		**186 140** 944 000	**555 947** 405 000	**999 196** 892 000
Das sind vom Gesamtumsatz		78,32 v H	81,29 v H	83,70 v H

Verkehr der Postscheckämter in den Abrechnungsstellen der Reichsbank.

Monat und Jahr	Einlieferungen von Postschecken durch die Mitglieder der Abrechnungsstellen der Reichsbank (Banken)		Einlieferungen von Bankschecken durch die Postscheckämter in die Abrechnungsstellen der Reichsbank	
	Stück	Betrag ℳ	Stück	Betrag ℳ
Januar 1920	104 870	**2 532** 434 000	10 770	**1 243** 771 000
Februar 1920	97 630	**2 366** 705 000	9 550	**1 320** 922 000
März 1920	96 840	**2 249** 063 000	8 860	**958** 081 000
April 1920	105 080	**3 249** 343 000	9 890	**1 929** 145 000
Mai 1920	86 060	**3 153** 792 000	9 790	**2 074** 218 000
Juni 1920	97 550	**3 430** 620 000	8 660	**2 125** 840 000
Juli 1920	97 510	**3 640** 402 000	9 110	**2 301** 318 000
August 1920	92 870	**3 134** 704 000	12 040	**1 903** 129 000
September 1920	100 530	**3 255** 348 000	11 350	**1 810** 548 000
Oktober 1920	119 450	**4 477** 268 000	14 930	**2 606** 254 000
November 1920	123 030	**4 765** 181 000	13 540	**2 842** 047 000
Dezember 1920	129 100	**5 091** 860 000	14 190	**2 864** 482 000
zusammen	**1** 250 520	**41 346** 720 000	132 680	**23 979** 755 000

Verkehr der Postscheckämter in den Abrechnungsstellen der Reichsbank.

Monat und Jahr	Einlieferungen von Postschecken durch die Mitglieder der Abrechnungsstellen der Reichsbank (Banken)		Einlieferungen von Bankschecken durch die Postscheckämter in die Abrechnungsstellen der Reichsbank	
	Stück	Betrag ℳ	Stück	Betrag ℳ
Januar 1921 ...	124 430	**6 437** 152 000	16 100	**4 098** 755 000
Februar 1921 ...	110 800	**5 151** 945 000	13 520	**3 446** 547 000
März 1921	120 300	**5 175** 413 000	14 060	**3 214** 685 000
April 1921	122 810	**5 917** 292 000	17 840	**4 039** 653 000
Mai 1921	107 820	**4 850** 164 000	12 780	**3 211** 054 000
Juni 1921	109 150	**4 447** 343 000	12 550	**3 097** 226 000
Juli 1921	108 090	**5 140** 691 000	15 810	**3 661** 604 000
August 1921	111 330	**4 874** 697 000	13 020	**3 453** 057 000
September 1921 ..	121 830	**5 187** 774 000	12 590	**3 774** 484 000
Oktober 1921	136 770	**7 029** 146 000	17 190	**5 377** 527 000
November 1921 ..	145 090	**7 463** 971 000	14 950	**5 328** 972 000
Dezember 1921 ..	131 460	**7 890** 136 000	14 020	**5 695** 055 000
zusammen	**1** 449 880	**69 565** 724 000	174 430	**48 398** 619 000

Auf ein Postscheckkonto entfallen im Durchschnitt:		1919		1920		1921	
		Stück	ℳ	Stück	ℳ	Stück	ℳ
Gutschriften	Einzahlungen mit Zahlkarte ..	329	109 898	289	200 070	228	220 648
	Einzahlungen mit Postanweisung	1	30	1	23	1	29
	Übertragungen von anderen Postscheckkonten	131	212 527	135	466 025	154	634 309
	Gutschriften überhaupt	461	322 455	425	666 118	383	854 986
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenschecke)	4	8 652	4	13 475	4	18 105
	Auszahlungen im Reichsbank-Überweisungs- und -Abrechnungsverkehr	2	47 187	2	95 958	2	116 023
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	88	47 627	80	82 640	68	80 590
	Übertragungen auf andere Postscheckkonten	132	213 056	138	465 822	154	633 525
	Lastschriften überhaupt (einschließlich der von den Postscheckämtern durch Postanweisung oder Wertbrief abgewickelten Auszahlungen nach dem Ausland)	226	316 578	224	658 020	228	848 976
Gut- und Lastschriften überhaupt (Gesamtumsatz)		687	639 033	649	1 324 138	611	1 703 962

		1919 M	1920 M	1921 M
Durchschnittsbetrag	einer Zahlkarte	334	693	968
	» Übertragung von anderen Postscheckkonten	1 624	3 431	4 113
	» Übertragung auf andere Postscheckkonten	1 609	3 381	4 120
	» Auszahlung durch die Zahlstellen der Postscheckämter (Kassenscheck)	2 401	3 528	4 785
	» Auszahlung im Reichsbank-Überweisungs- und -Abrechnungsverkehr	19 094	35 523	51 829
	» Zahlungsanweisung	544	1 037	1 182

Postscheckkonten

	Ende Dezember 1920	Ende Dezember 1921
beim Postscheckamt in Berlin	100 022	115 759
» » » Breslau	43 804	56 333
» » » Dortmund	—	9 353
» » » Dresden	11 904	25 879
» » » Erfurt	9 318	18 575
» » » Essen	7 846	17 996
» » » Frankfurt (Main)	47 181	56 930
» » » Hamburg	45 559	56 309
» » » Hannover	37 589	46 345
» » » Karlsruhe (Baden)	30 277	36 079
» » » Köln	89 854	94 359
» » » Königsberg (Pr.)	14 973	17 691
» » » Leipzig	87 878	79 266
» » » Ludwigshafen (Rhein)	10 516	12 550
» » » Magdeburg	—	10 071
» » » München	28 487	36 116
» » » Nürnberg	24 377	29 955
» » » Stettin	9 405	12 140
» » » Stuttgart	23 353	28 124
insgesamt	622 343	759 830
dagegen Postscheckkonten Ende des Vorjahrs	437 667	622 343
mithin Zugang	184 676	137 487
oder v H mehr	42	22

Stand und Beruf der Postscheckkunden.

Jahr 1920.

Stand, Beruf usw. der Postscheckkunden		Zahl der Postscheckkunden	Das sind v H
Behörden und deren Kassen:			
1. Reichsbehörden	—	13 482	2,17
davon			
6 188 Postkassen,	—		
2 037 Finanz- und Zollkassen,	—		
51 Eisenbahnhauptkassen,	—		
1 078 Eisenbahnstationskassen,	—		
1 625 Eisenbahngüterkassen,	—		
1 184 Heeres- und Marinekassen.	—		
2. Staatliche Behörden	—	6 299	1,02
darunter			
a) Regierungsbehörden	3 007		
davon			
139 Regierungshauptkassen,	—		
1 188 Kassen von Schulen (Gymnasien usw.),	—		
700 Kreiskassen,	—		
308 Forstkassen.	—		
b) Justizbehörden	2 796	—	
davon			
21 Justizhauptkassen,	—		
1 858 Gerichtskassen,	—		
91 Gefängniskassen.	—		
3. Provinz-, Kreis- und Gemeindebehörden	—	12 540	2,02
4. Kirchliche Behörden	—	2 768	0,45
Ärzte	—	18 671	3,00
Banken und Bankgeschäfte	—	6 276	1,01
Berufsgenossenschaften	—	331	0,05
Genossenschaften (im ganzen)	—	8 246	1,33
und zwar:			
Genossenschaftsbanken	878	—	
Genossenschaftsverbände	803	—	
Einzelgenossenschaften	5 373	—	
Unter den Genossenschaften befinden sich:			
3 197 Spar- und Darlehns- (Vorschuß-) Vereine,			
2 364 Wirtschaftsgenossenschaften.			

Stand, Beruf usw. der Postscheckkunden		Zahl der Postscheckkunden	Das sind v H
Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute	—	360 161	57,95
darunter			
Apotheker	4 871	—	
Bauunternehmer	3 783	—	
Bergwerke	575	—	
Buchdrucker	4 504	—	
Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen	6 470	—	
Fabriken	58 227	—	
Gasthäuser, Gastwirtschaften und Fremdenheime	3 275	—	
Handwerker	19 349	—	
Ingenieure	9 793	—	
Lotterieeinnehmer	1 263	—	
Theater und Vergnügungsanstalten	174	—	
Zeitungsverleger	3 403	—	
Kaufleute (selbständige) anderer Geschäftszweige	169 683	—	
Gutsbesitzer, Gutsverwalter, Gutspächter, land- und forstwirtschaftliche Betriebe	—	10 962	1,76
Krankenkassen	—	2 925	0,47
Öffentliche Anstalten (Krankenhäuser, Lehranstalten, Museen u. dgl.)	—	2 755	0,44
Privatpersonen (einschl. der Beamten, Militärpersonen usw.)	—	147 422	23,72
Rechtsanwälte	—	7 282	1,17
Sparkassen	—	3 004	0,48
Vereine und Körperschaften	—	12 995	2,09
Versicherungsgesellschaften	—	1 367	0,22
darunter			
Feuer-Versicherungsgesellschaften	255	—	
Lebens-Versicherungsgesellschaften	422	—	
Zweiganstalten, Zweiggeschäfte, Generalagenturen usw.	—	4 021	0,65

Stand und Beruf der Postscheckkunden.

Jahr 1921.

Stand, Beruf usw. der Postscheckkunden		Zahl der Postscheckkunden	Das sind v H
Behörden und deren Kassen:			
1. Reichsbehörden	—	13 996	1,84
davon			
5 703 Postkassen,	—		
1 390 Oberfinanz- und Finanzkassen,	—		
1 609 Hauptzoll- und Zollkassen,	—		
69 Eisenbahnhauptkassen,	—		
1 701 Eisenbahnstationskassen,	—		
1 486 Eisenbahngüterkassen,	—		
875 Heeres- und Marinekassen.	—		
2. Staatliche Behörden	—	6 650	0,88
darunter			
a) Regierungsbehörden	3 128	—	
davon			
153 Regierungshauptkassen,	—		
1 243 Kassen von Schulen (Gymnasien usw.),	—		
815 Kreiskassen,	—		
336 Forstkassen.	—		
b) Justizbehörden	2 925	—	
davon			
35 Justizhauptkassen,	—		
2 039 Gerichtskassen,	—		
108 Gefängniskassen.	—		
3. Provinz-, Kreis- und Gemeindebehörden	—	13 125	1,73
4. Kirchliche Behörden	—	3 187	0,42
Ärzte	—	22 228	2,92
Banken und Bankgeschäfte	—	7 762	1,02
Berufsgenossenschaften	—	519	0,07
Genossenschaften (im ganzen)	—	9 851	1,30
darunter			
Genossenschaftsbanken	1 313	—	
Genossenschaftsverbände	936	—	
Einzelgenossenschaften	5 609	—	
Unter den Genossenschaften befinden sich:			
3 841 Spar- und Darlehns- (Vorschuß-) Vereine,	—		
2 911 Wirtschaftsgenossenschaften.	—		

Stand, Beruf usw. der Postscheckkunden		Zahl der Postscheckkunden	Das sind v H
Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute	—	440 645	57,99
darunter			
Apotheker	5 866	—	
Bauunternehmer	4 855	—	
Bergwerke	545	—	
Buchdrucker	5 164	—	
Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen	7 757	—	
Fabriken	68 878	—	
Gasthäuser, Gastwirtschaften und Fremdenheime	4 534	—	
Handwerker	28 020	—	
Ingenieure	12 376	—	
Lotterieeinnehmer	1 378	—	
Theater und Vergnügungsanstalten	307	—	
Zeitungsverleger	4 014	—	
Kaufleute (selbständige) anderer Geschäftszweige	205 067	—	
Gutsbesitzer, Gutsverwalter, Gutspächter, land- und forstwirtschaftliche Betriebe	—	13 440	1,77
Krankenkassen	—	3 276	0,43
Öffentliche Anstalten (Krankenhäuser, Lehranstalten, Museen u. dgl.)	—	3 282	0,43
Privatpersonen (einschl. der Beamten, Militärpersonen usw.)	—	191 404	25,19
Rechtsanwälte	—	8 098	1,07
Sparkassen	—	3 357	0,44
Vereine und Körperschaften	—	16 139	2,12
Versicherungsgesellschaften	—	2 871	0,38
darunter			
Feuer-Versicherungsgesellschaften	440	—	
Lebens-Versicherungsgesellschaften	578	—	

Postscheckkunden in Orten mit 100 000 und mehr Einwohnern.

Ort	Einwohner	1920		1921		Ort	Einwohner	1920		1921	
		Postscheck-kunden	Auf 1000 Einwohner sind entfallen Postscheckkunden	Postscheck-kunden	Auf 1000 Einwohner sind entfallen Postscheckkunden			Postscheck-kunden	Auf 1000 Einwohner sind entfallen Postscheckkunden	Postscheck-kunden	Auf 1000 Einwohner sind entfallen Postscheckkunden
Aachen	154 276	2 250	14,8	2 760	17,9	Hamborn	114 000	340	3,0	422	3,7
Altona (Elbe)	168 729	1 949	11,7	2 625	15,6	Hamburg	985 779	21 565	21,5	26 569	27,0
Augsburg	161 055	1 700	10,7	2 039	12,7	Hannover mit Vororten	412 565	8 759	21,5	10 107	24,5
Barmen	164 000	2 778	16,9	3 291	20,1	Karlsruhe (Baden)	134 313	3 826	28,5	4 555	33,9
Groß-Berlin	3 162 495	67 241	21,2	81 322	25,7	Kiel	205 330	1 700	8,3	1 978	9,6
Bochum	156 760	1 200	7,6	1 910	12,2	Köln mit Vororten	676 532	15 438	23,3	16 938	25,0
Braunschweig	144 700	1 908	13,2	2 247	15,5	Königsberg (Pr.)	273 898	4 677	17,1	5 509	20,1
Bremen	257 923	2 561	9,7	2 974	11,5	Leipzig	649 900	16 415	25,2	21 024	32,3
Breslau	555 417	12 121	22,2	15 194	27,4	Lübeck	113 071	960	8,5	1 070	9,5
Cassel	168 898	2 065	12,2	2 693	15,9	Magdeburg	284 654	3 764	13,2	5 126	18,0
Chemnitz	315 000	5 243	16,6	6 126	19,4	Mainz	108 000	2 464	22,8	2 812	26,0
Crefeld	130 000	2 275	17,5	2 520	19,4	Mannheim	193 902	3 759	19,3	4 418	22,8
Dortmund	327 865	2 868	9,2	4 543	13,9	Mülheim (Ruhr)	129 000	773	5,9	1 110	8,6
Dresden mit Vororten	604 600	15 488	25,6	18 666	30,9	München	675 000	16 000	24,6	19 805	29,3
Duisburg mit Vororten	257 000	1 723	6,7	2 833	11,0	Nürnberg	352 675	6 908	20,7	8 564	24,3
Düsseldorf mit Vororten	450 000	6 080	13,5	8 891	19,8	Oberhausen (Rheinland)	103 000	423	4,1	673	6,5
Elberfeld	162 000	2 836	17,5	3 407	21,0	Plauen (Vogtland)	107 000	1 519	14,2	2 063	19,3
Erfurt	133 615	2 271	17,0	2 987	22,4	Saarbrücken	117 796	1 123	9,8	1 238	10,5
Essen	463 000	4 200	9,0	4 651	10,0	Stettin mit Vororten	245 000	2 650	11,0	3 395	13,9
Frankfurt (Main)	465 918	17 745	38,1	21 226	45,6	Stuttgart	309 197	7 651	24,4	8 945	28,9
Gelsenkirchen	182 236	997	5,5	1 182	6,5	Wiesbaden	102 339	1 407	13,8	1 679	16,4
Halle (Saale)	193 442	2 758	14,3	3 074	15,9						

		1919 ℳ	1920 ℳ	1921 ℳ
Guthaben der Postscheckkunden	Ende Dezember	3 388 238 000	7 571 085 000	11 781 239 000
	im Durchschnitt des Monats Dezember .	2 765 383 000	7 109 826 000	10 998 163 000
	im Jahresdurchschnitt	1 842 090 000	4 742 388 000	7 664 770 000
Durchschnittliches Guthaben eines Postscheckkunden	im Monat Dezember	6 397	11 645	14 567
	im Jahre	4 953	9 182	10 941

Von dem Guthaben der Postscheckkunden im Durchschnitt des Dezember waren angelegt

	1920 Anschaffungswert ℳ	1921 Anschaffungswert ℳ
in deutscher Reichsanleihe zu 5 v H	298 557 000	298 097 000
» » » » 4 »	25 020 000	25 020 000
» » » » 3½ »	33 172 000	33 172 000
» » » » 3 »	4 450 000	4 449 000
» preußischer Staatsanleihe » 4 »	5 072 000	5 044 000
» » » » 3½ »	5 386 000	5 386 000
» bayerischer » » 4 »	14 673 000	14 673 000
» » » » 3½ »	5 917 000	5 917 000
» sächsischer » » 3 »	1 639 000	1 639 000
» württembergischer » » 4 »	305 000	305 000
» » » » 3½ »	389 000	387 000
» badischer Eisenbahnanleihe » 3½ »	1 171 000	1 093 000
» hessischer Staatsanleihe » 4 »	399 000	399 000
» gothaischer » » 4 »	80 000	80 000
» hamburgischer » » 3 »	326 000	326 000
» bremischer » » 3 »	2 767 000	2 767 000
» lübeckischer » » 3 »	1 595 000	1 595 000
» elsaß-lothringischer Rente » 3 »	697 000	697 000
» bayerischen Landeskultur-Rentenscheinen zu 4 v H	101 000	101 000
» Münchener Stadtanleihe zu 3½ v H	143 000	143 000
» Nürnberger » » 4 »	31 000	31 000
» Pfandbriefen der Bayerischen Handelsbank zu 4 v H	51 000	51 000
» Pfandbriefen der Nürnberger Vereinsbank zu 4 v H	51 000	51 000
Seite	401 992 000	401 423 000

	1920 Anschaffungswert ℳ	1921 Anschaffungswert ℳ
Übertrag	**401** 992 000	**401** 423 000
in Pfandbriefen der Süddeutschen Bodenkreditbank zu 4 v H	51 000	51 000
» Pfandbriefen der Pfälzischen Hypothekenbank zu $3^1/_2$ v H	97 000	97 000
» Schuldverschreibungen der bayerischen Großwasserkraftwerke zu $4^1/_2$ v H	—	**147** 000 000
» Schuldverschreibungen des Bayernwerks (A. G.) zu $4^1/_2$ v H.....	—	**14** 700 000
» Reichsschatzanweisungen der Kriegsanleihe zu 5 v H	**10** 001 000	**3** 060 000
» Reichsschatzanweisungen der Kriegsanleihe zu $4^1/_2$ v H	**70** 078 000	**70** 078 000
» preußischen Staatsschatzanweisungen zu 5 v H	434 000	461 000
» Darlehen an Genossenschaften	**17** 400 000	**17** 400 000
» kurzfristigen Reichsschatzanweisungen	**389** 740 000	**880** 599 000
durch Überweisung an die Reichshauptkasse	[1] **5 665** 484 000	[1] **8 872** 259 000
» » » » Bayerische Staatsbank	[1] **445** 768 000	[1] **567** 522 000
zur Verstärkung der Betriebsmittel der Postanstalten und als Kassenbestand der Postscheckämter.....	**108** 781 000	**23** 513 000
insgesamt	**7 109** 826 000	**10 998** 163 000

Geldliches Ergebnis.

Bei den Postscheckämtern hat betragen

	im Jahre 1920	im Jahre 1921
die Einnahme.....	**231** 698 000 ℳ,	**477** 488 000 ℳ,

und zwar

	1920	1921
a) Gebühren.....	**25** 370 000 ℳ [2],	**102** 783 000 ℳ [2],
b) Erlös für abgesetzte Vordrucke	**8** 811 000 »	**13** 766 000 »
c) erstattete Druckkosten.....	**1** 126 000 »	**1** 455 000 »
d) Zinsen.....	**196** 391 000 »	**359** 484 000 » .

[1]) Die der Reichshauptkasse zur Verstärkung ihrer Betriebsmittel überwiesenen Gelder liefern der Reichspostverwaltung eine Zinseinnahme von jährlich 3 bis 5 v H, die der Bayerischen Staatsbank überwiesenen Gelder werden, soweit sie fest angelegt sind, mit 4 v H verzinst.

[2]) In diesen Beträgen ist mit 11 184 000 ℳ im Jahre 1920 und mit 77 468 000 ℳ im Jahre 1921 die Zahlkartengebühr enthalten, die auf den Zahlkarten bei ihrer Einlieferung in Freimarken verrechnet worden ist.

Überweisungsverkehr mit dem Ausland.

Infolge des Friedensvertrags ist das Postscheckamt in Danzig am 1. April 1920 in die Verwaltung der Freien Stadt Danzig übergegangen. Zunächst wurde nur ein Überweisungsverkehr unterhalten. Am 1. Juni 1921 sind die geldlichen Beziehungen zwischen dem Deutschen Reich und der Freien Stadt Danzig durch die Wiederaufnahme des Zahlkarten- und Zahlungsanweisungsverkehrs erweitert worden.

Im übrigen ist der Verkehr mit dem Ausland auf die Schweiz und Ungarn beschränkt geblieben und nur gering gewesen. Mit anderen Ländern, die eine Postscheckeinrichtung besitzen, haben wegen der schwankenden Börsenkurse noch keine Beziehungen angebahnt werden können.

Land	Überweisungen aus Postscheckkonten des Deutschen Reichs		Überweisungen auf Postscheckkonten des Deutschen Reichs	
	Zahl	Betrag ℳ	Zahl	Betrag ℳ
1920				
Freie Stadt Danzig	33 450	**23** 174 000	114 890	**178** 621 000
Schweiz	1 920	**3** 040 000	15 310	**19** 859 000
Ungarn	50	7 000	—	—
insgesamt	35 420	**26** 221 000	130 200	**198** 480 000
	= 165 620 Überweisungen über **224** 701 000 ℳ			
1921				
Schweiz	1 760	**5** 340 000	18 280	**22** 649 000
Ungarn	90	74 000	—	—
insgesamt	1 850	**5** 414 000	18 280	**22** 649 000
	= 20 130 Überweisungen über **28** 063 000 ℳ			

Verkehr mit der Freien Stadt Danzig im Jahre 1921.

Ende 1921 hatte das Postscheckamt in Danzig 3 895 Postscheckkunden.

	Zahlkarten ℳ	Zahlungsanweisungen ℳ	Überweisungen ℳ	Gesamtbetrag ℳ
Aus dem Deutschen Reich nach Danzig	**17** 412 000	**16** 478 000	**53** 351 000	**87** 241 000
Aus Danzig nach dem Deutschen Reich	**71** 280 000	**26** 977 000	**299** 106 000	**397** 363 000
Gesamtumsatz	**88** 692 000	**43** 455 000	**352** 457 000	**484** 604 000

Postscheckverkehr in Ländern mit Postscheckeinrichtung.

Land	Einwohner	Zahl der Postscheckkunden Ende Dezember 1921	Auf 1000 Einwohner sind entfallen Postscheckkunden	Gutschriften Zahl	Gutschriften Millionen	Lastschriften Zahl	Lastschriften Millionen	Umsatz Zahl	Umsatz Millionen	Auf 1 Einwohner sind entfallen Buchungen	Vom Umsatz bargeldlos beglichen Millionen	v. H.	Durchschnittliches Guthaben der Postscheckkunden im Dezember 1921 Millionen
Deutsches Reich	**60** 898 584	759 830	12,4	**267** 901 480	ℳ 598 963	**159** 778 160	ℳ 594 753	**427** 679 640	ℳ 1 193 716	7,0	ℳ 999 197	84	ℳ 10 998
Dänemark	**2** 921 362	3 538	1,2	**2** 390 850	Kr. 832	612 950	Kr. 835	**3** 003 800	Kr. 1 667	1,0	Kr. 1 052	63	Kr. 8
Danzig	330 252	3 895	11,4	628 080	ℳ 1 181	593 590	ℳ 1 467	**1** 221 670	ℳ 2 648	3,7	ℳ 1 065	40	ℳ 24
Italien	**34** 671 377	7 407	0,1	**1** 288 150	L. 563	336 180	L. 476	**1** 624 330	L. 1 039	0,04	L. 55	5	L. 85
Luxemburg ...	263 824	2 240	8,0	323 230	Fr. 676	142 780	Fr. 676	466 010	Fr. 1 352	1,8	Fr. 866	64	Fr. 64
Niederlande ..	**6** 778 699	55 410	8,2	**4** 597 560	fl. 3 505	**3** 036 030	fl. 3 462	**7** 633 590	fl. 6 967	1,1	fl. 5 010	72	fl. 131
Österreich	**6** 067 430	177 465	29,2	**26** 849 430	Kr. 502 995	**12** 935 250	Kr. 478 147	**39** 784 680	Kr. 981 142	6,5	Kr. 556 538	56	Kr. 1 093
Schweiz	**3** 765 123	42 740	11,3	**21** 609 970	Fr. 8 881	**2** 411 110	Fr. 8 895	**24** 021 080	Fr. 17 776	6,4	Fr. 12 602	71	Fr. 126
Tschechoslowakei	**13** 636 390	63 739	4,7	**37** 989 170	Kr. 81 451	**9** 086 300	Kr. 81 232	**47** 075 470	Kr. 162 683	3,5	Kr. 104 727	64	Kr. 2 399
Ungarn.....	**7** 500 000	40 475	5,4	**5** 064 430	Kr. 74 466	**2** 807 510	Kr. 73 113	**7** 871 940	Kr. 147 579	1,5	Kr. 90 981	62	Kr. 3 540

Die vorstehende Übersicht gibt über die Entwicklung des Postscheckverkehrs in Ländern mit Postscheckeinrichtung einen bemerkenswerten Aufschluß. Am meisten entwickelt ist das deutsche Postscheckwesen, am wenigsten der Postscheckverkehr in Italien, der allerdings erst zwei Jahre besteht. Die Zahl der Postscheckkunden in Österreich ergibt kein richtiges Bild, sie wird viel geringer sein, wenn erst die Verhältnisse mit den Nachfolgestaaten geregelt sind.

Das Postsparkassenamt in Wien im Jahre 1920[1]).

Das Postsparkassenamt stand 1920 unter dem Einfluß der allgemeinen großen Umwälzungen, konnte aber trotz einer zahlenmäßigen Verminderung der Buchungen erfreuliche geldliche Ergebnisse erzielen.

Im Sparverkehr betrug

die Zahl der Konten Ende 1919	**2** 466 309,
die Abnahme der Konten im Jahre 1920	15 731,
mithin die Zahl der Konten Ende 1920	**2** 450 578.

Auf den Konten wurden gebucht

736 762 Einzahlungen über.....	**170** 152 000 K,
314 980 Auszahlungen über	**122** 103 000 K,
insgesamt **1** 051 742 Zahlungen über	**292** 255 000 K,
(1919... **1** 686 186 Zahlungen über	**314** 583 000 K).

Das Guthaben hat danach um 48 049 000 K zugenommen; es belief sich Ende 1920 auf 388 779 000 K. Das durchschnittliche Guthaben eines Einlegers betrug am Jahresschluß 159 K (Ende 1919....138 K). Im Durchschnitt belief sich eine Einlage auf 209 K, eine Rückzahlung auf 388 K. Am Sparverkehr beteiligten sich vorwiegend minderbemittelte Bevölkerungskreise.

Im Scheckverkehr nahm die Zahl der Scheckkunden um 5 177 zu; sie betrug am Jahresschluß 164 842. Von diesen wohnten 77 319 in Niederösterreich, 6 833 in Oberösterreich, 31 542 in Böhmen, 11 524 in Mähren, 9 154 in Steiermark, 6 559 in Tirol und Vorarlberg, 3 319 im Deutschen Reich, 2 395 in Ungarn.

Der Gesamtumsatz betrug 1920 rund 226,938 Milliarden Kronen (gegen das Vorjahr mit 68,377 Milliarden Kronen 158,561 Milliarden Kronen mehr) bei 35,5 Millionen Buchungen. Das Gesamtguthaben nahm von 3,084 Milliarden Kronen Ende 1919 um 4,303 Milliarden Kronen auf 7,387 Milliarden Kronen Ende 1920 zu. Das Gesamtguthaben im Scheck- und Sparverkehr betrug am Jahresschluß 7,776 Milliarden Kronen.

---

[1]) Wegen des Geschäftsverkehrs im Jahre 1919 vgl. Archiv 1921, S. 210.

Ergebnis des Scheckverkehrs.

		Stück in vollen Tausend	Betrag in vollen Millionen K
Gutschriften	Einzahlungen mit Erlagschein (Zahlkarte)	16 639	56 287
	Einzahlungen mit Postanweisung	1 369	328
	Überweisungen von Scheckkonten (Inland)	2 781	58 973
	Gutschriften überhaupt	23 791	115 620
Lastschriften	Auszahlungen durch die Zahlstelle des Postsparkassenamts	495	14 062
	Auszahlungen im Abrechnungsverkehr	266	21 574
	Auszahlungen durch Zahlungsanweisung	8 189	14 578
	Auszahlungen durch Postanweisung	16	5
	Überweisungen auf Scheckkonten (Inland)	2 781	58 973
	Überweisungen auf Konten bei der Österreichisch-Ungarischen Bank	6	2 005
	Lastschriften überhaupt	11 757	111 318
	Umsatz	35 548	226 938
	1919... Umsatz	33 944	68 377

Stand und Beruf der Scheckkunden.

Stand, Beruf usw. der Scheckkunden		Zahl der Scheckkunden	Das sind vom Hundert	Stand, Beruf usw. der Scheckkunden		Zahl der Scheckkunden	Das sind vom Hundert
rden und deren Kassen	—	4 519	2,7	(Gewerbliche Unternehmungen und Kaufleute) Fortsetzung:			
	—	3 910	2,3	Ingenieure	2 898	—	—
en, Wechselstuben usw.	—	1 775	1,1	Zeitungen und Zeitschriften	1 694	—	—
rbs- und Wirtschaftsgenossenaften	—	3 527	2,1	Kaufleute (selbständige)	50 925	—	—
rbliche Unternehmungen und ufleute	—	95 318	57,8	Gutsbesitzer, Gutspächter, Gutsverwalter, land- und forstwirtschaftliche Betriebe	—	4 269	2,6
und zwar:				Krankenkassen	—	370	0,2
potheker	977	—	—	Öffentliche Anstalten (Krankenhäuser, Lehranstalten, Museen usw.)	—	1 673	1,0
Bauunternehmer	2 130	—	—				
Buchdrucker	1 129	—	—	Privatpersonen (einschl. der Beamten, Militärpersonen usw.)	—	24 523	14,9
Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen	1 022	—	—	Rechtsanwälte	—	4 411	2,7
abriken	13 260	—	—	Sparkassen	—	785	0,5
andwerker	19 724	—	—	Vereine und Körperschaften	—	18 852	11,5
Gastwirtschaften und Fremdenheime	1 559	—	—	Versicherungsgesellschaften	—	910	0,6

Durchschnittsbeträge.

		Stück	Betrag K
Durchschnittsbetrag	eines Erlagscheins (Zahlkarte)	—	2 866
	einer Überweisung (Inland)	—	21 204
	einer Auszahlung durch das Postsparkassenamt	—	28 408
	einer Auszahlung im Abrechnungsverkehr	—	81 105
	einer Zahlungsanweisung	—	1 780
Auf ein Scheckkonto entfielen im Durchschnitt			
	Gutschriften	144	701 221
	Lastschriften	71	675 178
	Gut- und Lastschriften	215	1 376 399

Ende 1920 hat betragen

das Guthaben der Scheckkunden ..... 7 386 787 000 K,
das durchschnittliche Guthaben eines Scheckkunden .... 44 811 K.

Geldliches Ergebnis.

Im Scheckverkehr hat betragen

die Einnahme ..... **148** 598 000 K,

darunter

Gebühren, Erlös für Vordrucke und erstattete Druckkosten ..... **16** 976 000 K,
Zinsen ..... **107** 989 000 K,
Wertpapier- und Wechselgeschäft ... **23** 438 000 K,

die Ausgabe ..... **112** 406 000 K,

darunter

Besoldungen ..... **81** 448 000 K,
Zinsen an die Scheckkunden ..... **29** 850 000 K,

mithin Überschuß ..... **36** 192 000 K,
dazu Überschuß im Sparverkehr ..... **1** 268 000 K,

insgesamt Überschuß ..... **37** 460 000 K,

die der Rücklage für den Scheckverkehr zugeführt worden sind.

Im Depositenverkehr belief sich die Zahl der Rentenbuchbesitzer Ende 1920 auf 596 667. Ihr Umsatz betrug 1,008 Milliarden Kronen. In der Verwahrung und Verwaltung des Postsparkassenamts befanden sich Ende 1920 ....**3**,255 Milliarden Kronen Nennwert.

Der Verkehr mit dem Ausland hat nur in sehr beschränktem Umfang stattgefunden. Der Gesamtumsatz hat 34,7 Millionen Kronen gegenüber 15,8 Millionen Kronen im Jahre 1919 betragen.

Kleine Mitteilungen.

Über die Gültigkeit der Haftbeschränkung der Eisenbahnverwaltung bei der Aufbewahrung von Reisegepäck hat das Reichsgericht eine bemerkenswerte Entscheidung getroffen (Urteil des Reichsgerichts vom 8. April 1921, VII. 311/20). Der Streitfall betraf folgenden Sachverhalt.

Ein der Gepäckaufbewahrungsstelle auf dem Lehrter Bahnhof in Berlin (Aufbewahrungsstelle von Handgepäck) übergebener Koffer mit einem Gesamtwertinhalt von rund 13 000 ℳ ist während der Aufbewahrung in Verlust geraten. Die Besitzerin verlangte von der Eisenbahn die Erstattung des ganzen ihr erwachsenen Schadens, die Verwaltung berief sich jedoch auf die auf dem Gepäckschein abgedruckte Bestimmung der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO.), wonach sie in solchem Falle nur bis zum Betrag von 100 ℳ zu haften habe, und lehnte jeden weiteren Ersatz über diese Summe hinaus ab. Die Klägerin, die die betreffende Bestimmung der Eisenbahnverkehrsordnung weder gekannt noch auf dem Gepäckschein gelesen haben wollte, hielt ihren Anspruch nichtsdestoweniger aufrecht und machte außerdem geltend, daß die Beamtin, die den Koffer von ihr entgegennahm, das Gepäckstück in einen Raum gestellt habe, der lediglich durch Tische vom Publikum getrennt gewesen sei. Die verantwortliche Beamtin habe sich daher grobe Fahrlässigkeit zuschulden kommen lassen, wofür die Eisenbahnverwaltung aufzukommen habe.

In erster Instanz erkannte das Landgericht in Berlin auf Abweisung der Klage, soweit sie über den von der Eisenbahnverwaltung zugebilligten Schadensersatz von 100 ℳ hinausging. Auch das Kammergericht verurteilte durch Beschluß vom 7. Mai 1920 die beklagte Verwaltung nur zur Zahlung von 100 ℳ, wies aber im übrigen die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Landgerichts zurück. Das gleiche Schicksal hatte die hiergegen eingelegte Revision beim Reichsgericht, das das Urteil des Kammergerichts bestätigte. In dem Urteil des Reichsgerichts wurde folgendes ausgeführt.

»Der Berufungsrichter geht davon aus, daß die Eisenbahnverwaltung ihrer Vertragspflicht zuwiderhandelt, wenn sie das ihr zur Aufbewahrung übergebene Gepäck nicht in den besonderen dazu bestimmten Räumen aufbewahrt, und daß sie einen durch die Vertragsverletzung etwa herbeigeführten Schaden zu ersetzen hat. Bei dieser Schadensersatzpflicht greift dann aber, wie das Kammergericht mit Recht betont, die beschränkende Vorschrift zu 1 Nr. 7 der Ausführungsbestimmungen zur EVO. ein. Mehr als 100 ℳ braucht die Beklagte danach eben nicht zu zahlen. Aus der Entstehungsgeschichte des § 39 EVO. und der dazugehörigen Ausführungsbestimmungen ergibt sich, daß die Eisenbahnverwaltung sich nur schwer dazu entschlossen hat, Gepäckaufbewahrungsstellen unter ihrer eigenen Verantwortung zu schaffen, daß sie keine ungemessene Verantwortlichkeit übernehmen wollte. Die ganze Einrichtung ist von vornherein nur mit der Haftungsbeschränkung gewollt. — Die Revision hat auf verschiedene Vorschriften der EVO. hingewiesen, nach welchen die Eisenbahnverwaltung sich von der Haftung für Vorsatz und grobes Verschulden nicht frei zeichnen darf. Sie meint, daß diese Vorschriften, wenn auch vielleicht nicht unmittelbar, so doch jedenfalls entsprechend anwendbar seien. Ein vorsätzliches Han-

deln eines Eisenbahnangestellten habe die Klägerin allerdings nicht zu behaupten vermocht, grobe Fahrlässigkeit falle aber jedenfalls der Beamtin zur Last, welche den Koffer aus dem eigentlichen Gepäckaufbewahrungsraum hinausgestellt habe. Über den Raum, in welchen der Koffer dabei verbracht worden ist, hat die Revision Ausführungen gemacht, welche in den Vorinstanzen noch nicht vorgebracht sind. Das erkennt die Revision auch an; sie meint aber, daß der Berufungsrichter Anlaß gehabt habe, das Fragerecht auszuüben. Das kann nicht anerkannt werden. Es ist stets unstreitig gewesen, daß der Koffer in den Raum gestellt ist, in welchem sich das zur Beförderung abgefertigte Gepäck befand. Die Annahme, daß die Beamtin der Beklagten bei dem Hinausstellen des Koffers grob fahrlässig gehandelt habe, würde auf einem Verkennen des Begriffs der groben Fahrlässigkeit beruhen. Für das zur Beförderung aufgegebene Gepäck haftet die Eisenbahn nach den strengen Vorschriften des § 465 Abs. 1 und 2 HGB. und der §§ 35 ff. der EVO.; nur bei besonderen Betriebsverhältnissen, mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde und nach Zustimmung des Reichseisenbahnamtes, soll die Haftung auf einen Höchstbetrag beschränkt werden dürfen. Auch darf die Beschränkung nicht geltend gemacht werden, wenn der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt ist. Alles das spricht dafür, daß die Eisenbahn das zur Beförderung übergebene Gut in sichere Obhut nimmt. Deshalb durfte auch die Beamtin der Beklagten, um welche es sich vorliegend handelt, annehmen, den Koffer der Klägerin keiner Gefahr auszusetzen, wenn sie ihn zu dem für die Beförderung bestimmten Gute stellte. Mit Recht hat der Berufungsrichter in Zweifel gezogen, ob in dem Handeln der Beamtin überhaupt eine Fahrlässigkeit zu erblicken ist. — Die Revision meint noch, daß der Beklagten im gegenwärtigen Falle die Einrede der Arglist entgegenstehe, wenn sie sich auf § 39 EVO. berufe. Nach der ganzen Sachlage hätten ihre Angestellten vor der Annahme des offenbar hochwertigen Koffers darauf aufmerksam machen müssen, daß für verwahrtes Gepäck nur bis zum Betrage von 100 *M* gehaftet werde. Dieser Ausführung kann nicht beigetreten werden. Die mehrerwähnte Vorschrift des § 39 ist selbst als Warnung zu erachten, Gepäck von höherem Werte den Gepäckaufbewahrungsstellen anzuvertrauen. Die Vorschrift ist ordnungsmäßig bekanntgemacht. Ihre Kenntnis muß sich die Klägerin anrechnen lassen.« (Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1921, S. 564.)

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
SEP 6 1922

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 8 Berlin, August 1922

Inhalt: Möglichkeit und Grenzen der Durchsetzung der RPTV. mit privatwirtschaftlichen Grundsätzen, S. 249. — Der Zusammenhang des ersten deutschen Zeitungswesens mit der Post, S. 260. — Das schweizerische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1919, S. 266.

Kleine Mitteilungen: Kein Schadensersatzanspruch eines Beamten wegen verspäteter Beförderung, S. 273.

Schriftwerke: Holstein, Dr. Günther, Die Lehre von der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung, S. 274. — Strutz, Georg, Dr. jur., Nachtrag zur Handausgabe des Einkommensteuergesetzes, S. 275.

Möglichkeit und Grenzen der Durchsetzung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung mit privatwirtschaftlichen Grundsätzen[1].

Von Ministerialrat Sautter in Berlin (Reichspostministerium).

Schon in früherer Zeit, bevor der Weltkrieg die Grundlagen der deutschen Volkswirtschaft erschütterte, ist des öfteren die Forderung erhoben worden, daß die großen öffentlichen Betriebe des Reichs, der Länder und der Gemeinden mit privatwirtschaftlichen Grundsätzen durchsetzt, d. h. weniger bürokratisch, mehr kaufmännisch bewirtschaftet werden. Damals drang man in die verschiedenen, nicht einfachen Probleme dieses Verlangens nicht tiefer ein. Die Verwaltungen gingen im allgemeinen nicht achtlos daran vorüber, sie wandten die Grundsätze der Privatwirtschaft aber nicht planmäßig, sondern meist von Fall zu Fall an. Die Reichspostverwaltung war durch den Massenverkehr darauf hingewiesen, in ihrem Betrieb eine zweckmäßige Arbeitsteilung und die möglichste Einfachheit der Betriebsformen anzustreben. Sie hat dabei unverkennbare Erfolge erzielt, aber eine systematische Durchführung der in der Privatwirtschaft maßgebenden Gesichtspunkte bis zu den Grenzen der Möglichkeit hat auch bei ihr nicht stattgefunden. Es lag dazu in der glücklichen Vorkriegszeit mit der gleichmäßigen Aufwärtsentwicklung der Wirtschaft und des Verkehrs kein zwingender Anlaß vor. Inzwischen ist das anders geworden. Die fast unüberwindliche Schwierigkeit, die ins Ungeheuerliche wachsenden Ausgaben zu decken, zwingt jetzt die öffentlichen Verwaltungen, mit allen Mitteln eine auch den Anforderungen der Privatwirtschaft gerecht werdende Wirtschaftsführung zu verwirklichen.

Unter dem Einfluß der Finanznot des Reichs wurde in letzter Zeit vielfach die Frage der »Privatisierung« der Verkehrsbetriebe des Reichs erörtert. Allgemeine Übereinstimmung besteht wohl darüber, daß die Überlassung der Post und Telegraphie an ein Privatunternehmen, auch wenn die gemischtwirtschaftliche Gesellschaftsform gewählt würde, nicht ernstlich in Frage kommen kann. Ein universales Werkzeug der Volks- und Weltwirtschaft von so weitgreifender und tiefgehender Bedeutung für alle Schichten des Volkes kann nur als unmittelbarer Reichsbetrieb seine Aufgaben voll und ganz erfüllen.

[1] Auszug aus einem Vortrag, den der Verfasser am 8. Mai 1922 bei den Akademischen Kursen in Essen gehalten hat.

Vielfach bestehen unrichtige Vorstellungen darüber, was unter den Grundsätzen der Privatwirtschaft zu verstehen ist. Jeder urteilt nach seiner politischen Denkweise, nach der Berufsstellung, nach den Verhältnissen, in denen er lebt, oder, wie es bei der beteiligten Beamtenschaft der Fall zu sein pflegt, nach den Wirkungen, die eine Änderung auf die persönlichen Verhältnisse ausüben kann. Die Arbeitnehmer sehen in einer privatwirtschaftlich geleiteten Verwaltung das einseitige Walten des Kapitalismus und befürchten eine rücksichtslose Ausnutzung der Arbeitskraft der wirtschaftlich Schwachen. Der einseitigen privatwirtschaftlichen Betätigung hat aber die neuere Rechtsentwicklung stark entgegengewirkt. Die weitschichtigen Bestimmungen des Reichsarbeiterrechts, die immer weiter ausgebauten Einrichtungen der Sozialversicherung, in neuester Zeit die reichsrechtliche Reglung der Arbeitszeit und der Betriebsvertretung, endlich auch die Tarifverträge haben in der Privatwirtschaft zum Schutze der Arbeitnehmer einen festen Wall aufgerichtet, der dem Unternehmer eine rücksichtslose Wahrnehmung seiner Belange unmöglich macht, der ihn eher bei unzweckmäßiger Handhabung hindert, die für die Gesamtwirtschaft gebotenen Erfolge herbeizuführen. Man muß große Wirtschaftsfragen in erster Linie nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrachten, mit ruhiger Sachlichkeit und mit dem Blick aufs Ganze. Und da sind die Grundlinien der Privatwirtschaft zurückzuführen auf die einfache Formel: Erzielung des größtmöglichen Wirtschaftserfolgs unter Anwendung einfachster Mittel. Nach der finanziellen Seite heißt dies: Steigerung der Einnahmen, Verminderung der Unkosten, Ausnutzung der Konjunktur, Erzielung von Reingewinn. Der Privatunternehmer erreicht sein Ziel durch Voraussicht, Umsicht, Tatkraft, Wahrnehmung des eigenen Nutzens.

Sehr vieles von diesen Leitgedanken der Privatwirtschaft kann sich die Post- und Telegraphenverwaltung zu eigen machen, aber nicht alles. Den Eigennutz kennt sie als Motiv der Betätigung im allgemeinen nicht. Die Erzielung von Reingewinn findet bei ihr eine starke Beschränkung in den öffentlichen Interessen, in den volkswirtschaftlichen und kulturellen Aufgaben der Post und Telegraphie und in sozialen Verbindlichkeiten und Rücksichten.

Bei der Betrachtung *im einzelnen*, bis zu welchen *Grenzen* die Anwendung privatwirtschaftlicher Grundsätze im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung möglich ist, unterscheiden wir nach sieben Hauptgruppen: Organisation, Arbeitsgebiet der Post und Telegraphie, Technik, Betrieb, Personalpolitik, Tarifpolitik, Finanzgebarung.

Die *Organisation* der Reichspostverwaltung zeigt im wesentlichen drei Stufen, eine Zentrale in Gestalt des Reichspostministeriums, die Bezirksverwaltung, bestehend aus 45 Ober-Postdirektionen, und die örtlichen Betriebsstellen, die in der Zahl von mehr als 47 000 auf alle Teile des Reichsgebiets ausgebreitet sind. Für den Aufbau und die Gliederung der Dienststellen ist in erster Linie die Zweckmäßigkeit maßgebend. In dieser Hinsicht besteht kein grundsätzlicher Unterschied gegenüber der Privatunternehmung. Auch diese müßte sich dreistufig gliedern, da ein unmittelbarer Geschäftsverkehr so vieler örtlicher Außenstellen mit einer Hauptleitung praktisch undurchführbar, mindestens unzweckmäßig wäre.

Das Ministerium hat neben den Aufgaben der Hauptleitung, wie sie auch der Zentrale des Privatunternehmens obliegen, besonders die Vertretung der Verwaltung nach außen, gegenüber anderen Verwaltungen, den politischen Körperschaften, den Verbänden und Gruppen der Volkswirtschaft und den Spitzenvertretungen des Personals. In Ansehung des Zusammenhangs mit der Politik wurde in letzter Zeit das Schlagwort »Entpolitisierung der Verkehrsbetriebe« geprägt. Es wäre ein Irrwahn, zu glauben, daß die verantwortliche Leitung einer großen Betriebsverwaltung, deren grundlegende Verhältnisse

gesetzlich geregelt sind, deren Wirken tief einschneidet in das öffentliche Leben und in den Gang der Wirtschaft, deren Beamtenheer ein nicht zu unterschätzender politischer Faktor ist, von der politischen Struktur des Reichs losgelöst werden könne. Soweit aber ein Übermaß der Abhängigkeit von den politischen Körperschaften besteht, müssen die politischen Einflüsse auf das dem öffentlichen Interesse und den sachlichen Bedürfnissen entsprechende Maß zurückgeführt werden. Diese politischen Einflüsse entspringen übrigens in ihrem Grunde dem Parlamentarismus, der eine verfassungsmäßige Einrichtung des Reichs ist. Man wird als Zentrale der Reichspostverwaltung auch in Zukunft ein in den Rahmen der Gesamt-Reichsverwaltung eingegliedertes Ministerium haben müssen, das aber selbstverständlich seine Aufgaben hauptsächlich auf den Gebieten der Wirtschaft zu suchen und sein Geschäftsgebaren vorwiegend auf das kaufmännisch-wirtschaftliche Prinzip einzustellen hat.

Die Abgrenzung der Ober-Postdirektionsbezirke ist den Gebietsgrenzen und der Einteilung der Länder angepaßt, stützt sich also auf historische und verwaltungspolitische Verhältnisse. Eine Privatunternehmung hätte bei der Bezirkseinteilung wohl die Gesichtspunkte des Verkehrs mehr in den Vordergrund gestellt; sie wäre dabei weniger als die frühere preußische und die spätere Reichspostverwaltung an Rücksichten gebunden gewesen. Es ist aber für die Zukunft eine zum Teil veränderte Einteilung und die Verminderung der Zahl der Ober-Postdirektionen geplant, um eine Vereinfachung und Verbilligung des Verwaltungsapparats zu erzielen.

Die zahlreichen Verkehrsanstalten, die den Betrieb abwickeln, müssen in erster Linie nach den praktischen Bedürfnissen gestaltet sein. Deshalb finden wir in den Städten und auf dem Lande je nach dem Tätigkeitsgebiet, dem Verkehrsumfang und der inneren Einrichtung ganz verschiedene Arten von Betriebsstellen. Verkehrsanstalten werden eingerichtet, bestehende Anstalten beibehalten, sofern ein Verkehrsbedürfnis besteht. Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung trifft ihre Einrichtungen weniger von dem Gesichtspunkt aus, ob der Betrieb der Anstalt einen Ertrag liefert oder wenigstens die Kosten deckt; sie berücksichtigt vielmehr in erster Linie die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Bevölkerung. Hierin liegt ein wesentlicher Unterschied gegenüber der Privatwirtschaft. Würden lediglich deren Grundsätze angewandt, so wäre die Zahl der Verkehrsanstalten wesentlich kleiner, denn sehr viele Anstalten, namentlich auf dem platten Lande, verursachen weit größere Kosten, als ihr Verkehr einbringt. Die Reichspostverwaltung würde aber ihre Pflichten gegen die Allgemeinheit vernachlässigen, wollte sie den Fortbestand derartiger Anstalten allein von der Kostendeckung abhängig machen. Sie muß allerdings bei der Beurteilung der Bedürfnisfrage jetzt einen strengeren Maßstab anlegen als früher und nähert sich damit — der Not gehorchend, nicht dem eigenen Trieb — bis zu der volkswirtschaftlich tragbaren Grenze den Grundsätzen der Privatwirtschaft.

Eine andere Frage der Organisation ist die Abgrenzung der Zuständigkeit. Im allgemeinen ist die Reglung die beste und wirtschaftlichste, die Doppelarbeit vermeidet und die Entscheidung an die Stelle legt, die unmittelbar mit der Sache befaßt ist. Dieser Leitgedanke der Privatwirtschaft läßt sich bei der Betriebsverwaltung weitgehend verwirklichen; er ist auch bei der Reichspostverwaltung schon bisher beachtet und soll in nächster Zeit im weitesten Umfang in die Tat umgesetzt werden. Die Übertragung von Zuständigkeit an die ausführenden Stellen findet aber ihre Grenze da, wo es sich nicht lediglich um örtliche Fragen handelt, bei grundsätzlichen Entscheidungen, bei der Aufstellung einheitlicher Richtlinien, in Gestaltungsfragen der Organisation und der Technik, in allgemeinen Angelegenheiten des Personals und in den Fragen der Wirtschaftsführung. Da die Reichsverwaltung der Kritik der Öffentlichkeit in weite-

rem Umfang ausgesetzt ist und größeren Ansprüchen des Publikums gegenübersteht als die Leitung eines Privatunternehmens, ist die Notwendigkeit der grundsätzlichen Entscheidung und der einheitlichen Reglung bei ihr häufiger gegeben und damit die Grenze für die Dezentralisation enger gezogen als bei einer privatwirtschaftlichen Verwaltung.

Das Arbeitsgebiet der Post und Telegraphie besteht der Sache nach aus vier großen Hauptgruppen: Sachenbeförderung, Personenbeförderung, Nachrichtenschnelldienst, Postbankwesen. Die Sachenbeförderung wieder teilt sich in Briefpost, Zeitungsvertrieb, Paketpost, Wertpost. Die Personenbeförderung erstreckt sich auf Kraftposten und auf Personenposten mit Pferdebespannung. Der Nachrichtenschnelldienst umfaßt den Drahttelegraph, den Funktelegraph und den Fernsprecher. Das Postbankwesen besteht aus dem Postscheck-, dem Postanweisungs-, Nachnahme- und Postauftragsverkehr. Neben diesen Dienstzweigen, die der Natur der Post und Telegraphie entsprechen, führt die Postverwaltung noch eine Reihe von Nebenaufgaben aus, wie die Rentenzahlung für die Sozialversicherung und die Militärversorgung, den Vertrieb von Steuermarken für die Finanzverwaltung, von Versicherungsmarken für die Versicherungsanstalten. Den Spuren der Privatwirtschaft ist die Postverwaltung dadurch gefolgt, daß sie als neuen Geschäftszweig die Postreklame aufgenommen hat.

Wird an das sachliche Arbeitsgebiet der Post und Telegraphie der privatwirtschaftliche Maßstab angelegt, so läßt sich wohl denken, daß der eine oder andere Verkehrszweig, z. B. der Postbankverkehr, der dem Kaufmann naheliegt, oder der Telegraph, der Fernsprecher, bei dessen Ausgestaltung die rechtzeitige Flüssigmachung großer Mittel von Bedeutung ist, in privatwirtschaftlicher Unternehmungsform vielleicht eine noch günstigere Entwicklung hätte nehmen können. Auch weitere Geschäftsaufgaben, die den Zwecken der Post fernliegen, wären vielleicht in ihren Wirkungskreis mit übernommen worden. Dabei ist übrigens zu beachten, daß sich die öffentliche Verwaltung bei der Erweiterung ihres Geschäftskreises Zurückhaltung auferlegen muß, wenn daraus eine Beeinträchtigung der privaten Erwerbstätigkeit entstände. Anderseits unterliegt es keinem Zweifel, daß das privatwirtschaftliche Unternehmen die verschiedenen Verkehrszweige mehr nach den Gesichtspunkten des Ertrags als nach denen der volkswirtschaftlichen Bedürfnisse zur Entwicklung bringen würde. Wenn nämlich der einzelne Zweig unter die kaufmännische Lupe genommen und auf seine Ertragsfähigkeit untersucht wird, so ergibt sich teilweise eine völlige Unwirtschaftlichkeit, wie bei dem Zeitungsvertrieb, zum Teil eine erhebliche Unterbilanz gegen die Selbstkosten, beispielsweise bei dem Drucksachenverkehr, dem Paketverkehr abseits der Bahn, dem Telegrammverkehr. Während in solchen Fällen das Privatunternehmen die Annahme von Sendungen oder die Bedienung des Verkehrs beschränken oder von der Erfüllung besonderer Bedingungen abhängig machen kann, ist die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gezwungen, auch unwirtschaftliche Verkehrszweige zu pflegen. Sie muß bei der Annahme der Sendungen, der Zeitungsbestellungen, der Telegramme, der Gesprächsanmeldungen alle gleichbehandeln; sie ist verpflichtet, jedem Empfänger die Sendungen in die Wohnung zu bestellen, mag sie auch weit abgelegen sein. Es verstieße gegen die öffentlichen Interessen, wenn die Post- und Telegraphenverwaltung nur die Teile des Verkehrs pflegen wollte, die einen Ertrag abwerfen oder wenigstens die Kosten decken. Sie muß also ihrer volkswirtschaftlichen Zweckbestimmung als allgemeiner Verkehrsanstalt weitgehende Opfer bringen. Daran läßt sich auch in Zukunft nichts ändern.

Noch in anderer Beziehung ist die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in der freien Gestaltung ihres Tätigkeitsbereichs gehemmt. Soweit gesetzliche

Bestimmungen in Betracht kommen, haben Reichsrat und Reichstag mitzureden. Bei Verordnungen, in denen Grundsätze oder Gebühren geregelt werden, z. B. bei der Post-, Postscheck-, Telegraphen- und der Fernsprechordnung, bedarf sie der Zustimmung des Reichsrats. Im Verkehr mit dem Ausland sind die zwischenstaatlichen Vertragsbestimmungen, insbesondere der Weltpostvertrag mit den Nebenabkommen und der internationale Telegraphenvertrag, maßgebend. Es ergeben sich also auch aus dem Reichsstaatsrecht und aus den durch Verordnung festgesetzten Grundlagen des Werkvertrags manche Bindungen, die die Durchführung privatwirtschaftlicher Grundsätze behindern.

Von besonderer Wichtigkeit für das Wirken der Post- und Telegraphenverwaltung ist die Technik. Telegraph und Fernsprecher sind ihrer Natur nach technische Betriebe, deren Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit vor allem von der Entwicklung und Vervollkommnung der Technik abhängen. Im Postbetrieb und Postscheckbetrieb fällt ihr die Aufgabe zu, zweckentsprechende Beförderungsmittel bereitzustellen und die mechanischen und maschinellen Einrichtungen zu schaffen, die eine flüssige Abwicklung des Massenverkehrs und eine wirtschaftliche Betriebsweise ermöglichen. Der große Bedarf an Diensträumen bringt es mit sich, daß die Postverwaltung auch ein umfangreiches Hochbauwesen unterhält.

Große und schwierige Aufgaben sind der Technik jetzt namentlich im Bereich der Telegraphie und des Fernsprechers gestellt. Ein für die Jahre 1921 bis 1925 aufgestelltes großzügiges Programm bezweckt unter Aufwendung vieler Milliarden den Wiederaufbau der Einrichtungen, die Vermehrung der Absatzwege, den Bau zahlreicher neuer Leitungen, die Verkablung der Leitungswege, eine grundsätzlich neue Anordnung des Telegraphennetzes, die Vervollkommnung des Apparatsystems, die Ausgestaltung des Selbstanschlußsystems.

Im Postbetrieb ist das Kraftwagenwesen der moderne technische Zweig, der seit Beendigung des Krieges in größerem Ausmaß wieder aufgenommen ist und planmäßig fortentwickelt wird, wobei ausschließlich wirtschaftliche Gesichtspunkte und Zweckmäßigkeitsgründe bestimmend sind.

Wenn es sich auch bei der Technik der Post- und Telegraphenverwaltung vielfach um Spezialgebiete handelt, so gilt doch für sie, was allgemein für die Technik zutrifft, daß sie sich im Rahmen der zu erfüllenden Zwecke frei und ungehindert soll bewegen und entfalten können. Sie soll ebensowenig beengt sein wie im privatwirtschaftlichen Betrieb. Eine leider kaum vermeidbare Beengung, die in der Natur des Reichsbetriebs liegt, besteht freilich darin, daß die Mittel, deren die Technik in ausgedehntem Maße bedarf, nicht so rasch und so reichlich fließen, wie es für werbende Zwecke bei der Privatwirtschaft der Fall zu sein pflegt. Eine größere Bewegungsfreiheit in der Flüssigmachung von Mitteln für die Herstellung werbender Anlagen würde dem Reichsbetrieb die Durchführung seiner Aufgaben erleichtern und die Wirtschaftlichkeit der technischen Maßnahmen wesentlich erhöhen.

In dem Beschaffungswesen ist die Handhabung nach kaufmännischen Grundsätzen in weitestem Umfang möglich und geboten. Die Reichstelegraphenverwaltung hat einen wesentlichen Teil der Beschaffungen für den Telegraphen und den Fernsprecher in dem Telegraphentechnischen Reichsamt zusammengefaßt und kann sich auf diese Weise die Vorteile des Großeinkaufs zu eigen machen und die jeweilige Marktlage zweckmäßig ausnutzen. Noch andere Beschaffungen, wie die der Kraftwagen, der Briefbeutel, sind mit gutem Erfolg zentralisiert. Daneben finden Beschaffungen auch in den Bezirken und an den Bedarfsorten statt, soweit sich dabei Vorteile erzielen lassen.

Bei den Fragen des Betriebs unterscheiden wir die Einrichtungen zum Verkehr mit dem Publikum und diejenigen des inneren Betriebs. Für die Ge-

staltung der Einrichtungen der ersten Art, für die Bemessung der Benutzungsmöglichkeiten, der Postschalter-, der Telegraphen- und Fernsprechdienststunden, der Zahl der Kastenleerungen, der Postbestellungen im Ort und nach Landorten, für die Reglung des Sonntagsdienstes, des Nachtdienstes u. dgl. sind in erster Linie die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse entscheidend, nicht die Gesichtspunkte der Kostendeckung oder des Ertrags. Die Post- und Telegraphenverwaltung muß in diesen Dingen nach gleichmäßigen Grundsätzen verfahren, den Verkehr bei ganz verschiedenem Geschäftsanfall mit vorausbestimmter Regelmäßigkeit bedienen und auch unwirtschaftliche Einrichtungen, wie z. B. die regelmäßige Landbestellung nach Abbauten, unterhalten. Sie hat also der Allgemeinheit gegenüber auch auf diesem Gebiet weitergehende Verpflichtungen zu erfüllen, als es nach kaufmännischen Grundsätzen gegeben wäre. Die Finanznot zwingt jedoch die Post- und Telegraphenverwaltung in zunehmendem Maße, bei der Bemessung der Verkehrseinrichtungen mit einer gewissen Zurückhaltung zu verfahren und im einzelnen Fall ein offenbares Mißverhältnis zwischen den Aufwendungen und der Verkehrsbedeutung der Einrichtung zu vermeiden.

Bei dem inneren Betrieb ist oberster Grundsatz die Anwendung einfachster Mittel zur Erzielung des bestmöglichen Erfolgs. Privatwirtschaftliche Richtlinien können hier in weitem Umfang zur Geltung kommen. Eine Erschwerung liegt aber darin, daß die Betriebsverwaltung vielfach nicht in der Lage ist, die zu leistende Arbeit zu begrenzen oder ihre Erledigung gleichmäßig auf die Arbeitszeit, besonders auf die Tagesstunden, zu verteilen. Die Arbeit muß für die Regel zu der Zeit ihres Anfalls erledigt werden. Die Unregelmäßigkeit des Geschäftsanfalls wirkt ungünstig zurück auf die Personalverwendung und auf die Betriebskosten. Jede Verkehrsverwaltung muß, wie ein Privatunternehmen, dauernd daran arbeiten, daß alle Formen des Betriebs einfach gestaltet sind, daß der Betrieb, um flüssig zu bleiben, nicht durch bürokratisch-schematische Formen beengt wird. In der Vereinfachung der Betriebsformen hat die Post- und Telegraphenverwaltung schon in der zurückliegenden Zeit Anerkennenswertes geleistet; es sei nur an die einfachen Buchungen im Betrieb erinnert, die erheblich hinter dem zurückbleiben, was mit Rücksicht auf die Haftung eigentlich erforderlich wäre. In letzter Zeit hat die Reichspostverwaltung eine neue Vereinfachungsaktion eingeleitet und zu diesem Zweck einen Vereinfachungsausschuß gebildet, der sich aus Mitgliedern des Reichstags und aus Vertretern des Verkehrsbeirats und der Beamtenschaft, also aus Männern der Privatwirtschaft und der Praxis, zusammensetzt und den Betrieb an Ort und Stelle besichtigt. Es ist zu hoffen, daß seine Tätigkeit zu praktischen Ergebnissen führt.

Wenn von Bürokratismus gesprochen wird, so pflegt man darunter nur die Geschäftsformen der Behörden und der öffentlichen Betriebe zu verstehen. Aber ohne ein gewisses Maß von Bürokratismus kommen auch große Privatunternehmungen nicht aus; gelegentliche Beobachtungen lassen sogar erkennen, daß in Privatbetrieben teilweise mehr geschrieben und gebucht wird als in den öffentlichen Verkehrsbetrieben. Bürokratismus bedeutet eben nicht nur Formenkram und Schwerfälligkeit, sondern auch Ordnung, Gleichmäßigkeit und Stetigkeit des Geschäftsgebarens. Der Bürokratismus darf nicht Selbstzweck, sondern nur Mittel zum Zweck sein.

Jetzt ist im Post- und Telegraphenbetrieb infolge der Einführung des Achtstundentags, der eine wesentlich höhere Wertung der körperlichen Arbeit mit sich gebracht hat, die Notwendigkeit möglichster Ausschaltung der Menschenkraft und weitestgehender Anwendung mechanischer Betriebsmittel mehr als früher in den Vordergrund gestellt. Die starke Steigerung der persönlichen Ausgaben für die vielen mechanischen Betriebsleistungen zwingt die Verwaltung, die Mechanisierung des Betriebs, die in verschiedenen Zweigen, z. B. im Postscheckdienst,

Briefstempeldienst, durchgeführt, im Fernsprechvermittlungsdienst in größerem Maßstab eingeleitet ist, in der Zukunft planmäßig zu verwirklichen.

Eine große und schwierige Aufgabe der Verwaltung bildet die Personalpolitik. Vor dem Kriege war das Bestreben darauf gerichtet, den Betriebsdienst durch ein sehr gut vorgebildetes Fachpersonal ausüben zu lassen. Daraus ergab sich eine starke Ausgestaltung des höheren Dienstes und des mittleren Fachbeamtendienstes, die Besetzung einfacher Posten mit zu gut vorgebildetem Personal, aber auch das Fehlen von Aufstiegsmöglichkeiten für das untere Personal. Während des Krieges trat durch die zahlreichen Einberufungen zum Heeresdienst und zur Feldpost und Feldtelegraphie ein Mangel an Fachpersonal ein; die Verwaltung half sich mit der Einstellung einer großen Zahl ungeschulter Hilfskräfte. Bei der Demobilmachung war es infolge zwingender Vorschriften unmöglich, die Hilfskräfte zu entlassen. Die Einführung des Achtstundentags, das Hinzutreten neuer Dienstzweige, die Verkehrszunahme einzelner Zweige und andere Umstände banden dann auch einen großen Teil dieser Arbeitskräfte. Die schon während des Krieges begonnene Verwendung von Beamten der unteren Laufbahn im mittleren Beamtendienst wurde jetzt in umfassender Weise durchgeführt. Es wurde damit die Personalreform eingeleitet, die zur Verminderung der Personalkosten den ganzen einfachen mittleren Beamtendienst einem aus der Schaffnerklasse hervorgehenden Personal mit Volksschulbildung zuweisen will, daneben die besondere Laufbahn für weibliche Beamte des einfachen mittleren Dienstes bestehen läßt und gehobene mittlere sowie höhere Beamte nur noch in ganz geringer Zahl vorsieht. So ist jetzt der ganze Personalkörper in einer Umbildung begriffen, woraus sich die mancherlei Schwierigkeiten im Betrieb erklären. Weitere Schwierigkeiten bestanden und bestehen darin, daß infolge der Schwankungen des Verkehrs und der Ungleichmäßigkeit des Geschäftsanfalls der Personalbestand nur schwer auf den unumgänglichen Bedarf beschränkt werden kann. Die Verwaltung hat jedoch die Zahl der Hilfskräfte stetig, seit 1921 ganz erheblich, vermindert. Man muß sich diese Schwierigkeiten und die bisherige Entwicklung vergegenwärtigen, wenn man für die Beurteilung der Frage, wieweit auf das Personalwesen der Postverwaltung privatwirtschaftliche Grundsätze angewandt werden können, die richtige Grundlage haben will. Das Ziel, die höher bezahlten Beamten größtenteils durch entsprechend heranzubildende Beamte mit einfacher Vorbildung zu ersetzen und alle überschüssigen Kräfte abzustoßen, liegt in der Richtung der privatwirtschaftlichen Grundsätze. Die Neuordnung läßt sich aber nur allmählich durchführen, denn den vorhandenen Beamten sind ihre Rechte und Anwartschaften zu wahren. Bei der Abstoßung der Hilfskräfte muß die Verwaltung noch zum Teil soziale Rücksichten walten lassen.

Im Gegensatz zu der Privatwirtschaft ist die Post- und Telegraphenverwaltung bei der Reglung ihres Personalwesens gebunden an die Bestimmungen des Reichsbeamtenrechts, an die allgemeinen Besoldungsvorschriften des Reichs, an die im Haushalt verabschiedete Stellenzahl und an manche andere, allgemein für die Reichsverwaltung aufgestellte Normen. Sie kann auch die in ihrem Bereich anzuwendenden Grundsätze über die Arbeitszeit, das Leistungsmaß und die Wertung der Dienstbereitschaft nicht ohne weiteres für sich allein feststellen, sondern muß sich dabei an die für die Reichsverwaltung allgemein geltenden Regeln halten. In allen diesen Dingen ist die Privatwirtschaft freier in der Entschließung und flüssiger in der Gestaltung der Verhältnisse. Sie bezahlt den Angestellten mehr nach seiner Leistung und anerkennt besondere Leistungen durch höhere Bezüge, durch Gewinnbeteiligung oder durch andere Vorteile. Demgegenüber tritt im Besoldungswesen des Reichs das Gleichmachen für alle, die verhältnismäßig geringere Wertung der geistigen Arbeit im Vergleich zur körperlichen, immer mehr zutage.

In Verbindung mit der Privatisierungsfrage ist der Gedanke aufgetaucht, ob es nicht besser wäre, künftig in den Verkehrsbetrieben die Einrichtung des Berufsbeamtentums grundsätzlich aufzugeben und das Personal im allgemeinen auf Privatdienstvertrag einzustellen. Auf diesem Wege sollten sich die Personalkosten wesentlich verringern lassen. Nun erfordert aber die Eigenart des Post- und Telegraphenbetriebs ein Personal, das eine besondere Ausbildung und längere Schulung durchgemacht hat; tüchtiges Fachpersonal ist für ein Spezialgebiet nur zu gewinnen, wenn ihm Aussicht auf feste Anstellung eröffnet wird. Häufiger Wechsel des Personals wäre für den Betrieb wie für die Allgemeinheit nachteilig. Die Verkehrssicherheit, die bei den der Post anvertrauten hohen Werten sehr wichtig ist, ist nur bei zuverlässigem Personal mit geordneten Anstellungsverhältnissen gewährleistet. Mit Rücksicht auf die öffentlichen Aufgaben der Post und Telegraphie muß das Personal von den allgemeinen Wirtschaftskämpfen, von den Strömungen der Straße im wesentlichen unbeeinflußt bleiben; eine Arbeitseinstellung der Post- und Telegraphenbeamten mit den unabsehbaren volkswirtschaftlichen Folgen wäre für die Allgemeinheit unannehmbar. Alle diese Gründe lassen keine andere Reglung zu als die grundsätzliche Beibehaltung des Berufsbeamtentums. Für die Beamten selbst ergibt sich aus der Sachlage und aus der richtigen Erkenntnis der eigenen Belange die ernste Pflicht, die Verwaltung in ihrem Bestreben, den Betrieb unter Verminderung des Personalaufwandes wirtschaftlich zu gestalten, tatkräftig zu unterstützen.

Die Gebundenheit an die allgemeinen Beamten- und Besoldungsvorschriften des Reichs und die sozialen Rücksichten, die in weitergehendem Maß als in der Privatwirtschaft zu üben sind, dürfen die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nicht hindern, die ganze Personalwirtschaft nach den Grundsätzen der Sparsamkeit einzurichten, die Besetzung der Dienststellen nach Zahl und Art des Personals lediglich dem Bedürfnis anzupassen und die Leistungen des Personals im Rahmen der 48stündigen Arbeitswoche auf die irgend erreichbare Höhe zu heben. Nur auf diesem Wege kann die Post- und Telegraphenverwaltung ihre vielseitigen Pflichten als Dienerin der Allgemeinheit, als Arbeitgeberin und als gute Verwalterin des Haushalts erfüllen.

Was die Personalpolitik auf der Ausgabeseite des Posthaushalts, bedeutet die Tarifpolitik auf der Einnahmeseite. Der Grundgedanke der privatwirtschaftlichen Preisbildung ist Bezahlung nach Leistung. Die Postverwaltung kann diesen Grundgedanken nicht im einzelnen oder für jeden Verkehrszweig verwirklichen. Sie ist bei ihrer Tarifbildung vielfach gebunden an volkswirtschaftliche Bedürfnisse, an kulturelle und auch an soziale Rücksichten. Dies gilt besonders für die Postgebühren. Die Betriebsleistung für einen Brief, eine Postkarte, eine Drucksache ist im allgemeinen dieselbe, die Gebühr für die Postkarte und die Drucksache aber viel geringer als für den Brief. Die Postkarte ist tariflich zu begünstigen, weil sie für alle Schichten der Bevölkerung ein notwendiges einfaches Nachrichtenmittel bildet. Die Drucksache kann nur bei sehr mäßiger Gebühr ihre vielseitigen Zwecke erfüllen als Werkzeug des Kaufmanns zur Verbreitung seiner allgemeinen Nachrichten an die Kundschaft, als einfaches Mittel zur Pflege persönlicher Beziehungen, zum Austausch von Zeitungen, Zeitschriften und Blindenschriften, zur Erleichterung des buchhändlerischen Verkehrs, zu zahlreichen Versendungen im Dienste der Sozialversicherung. Im Paketverkehr muß die Postgebühr den Bedürfnissen des volkswirtschaftlichen Güteraustauschs gerecht werden. Die Betriebskosten für die Pakete sind verschieden groß, je nachdem Beförderung nur mit der Bahn oder auch mit Postwagen abseits der Bahn, Bestellung innerhalb des Ortes oder nach Landorten auszuführen ist. Die Post muß für alle die Gebühr nach gleichen Grundsätzen festsetzen, sie muß dem staatspolitischen Erfordernis der Gleichbehandlung aller

im Gebührenwesen Opfer bringen. Am größten sind die Opfer im Zeitungsverkehr. Die Post ist sich der Bedeutung der Presse als Kulturträger und Werkzeug der Kultur durchaus bewußt; sie kennt auch die Not der Presse, die Schwierigkeiten, unter denen das Zeitungsgewerbe arbeitet. Sie befördert die 2,6 Milliarden Zeitungsnummern das Jahr hindurch weit unter den Selbstkosten, besorgt dabei die Geschäfte des Einzugs des Zeitungsgelds und die Abrechnung mit den Verlegern. Bei der Tarifreglung im Zeitungswesen versagen die Grundsätze der Privatwirtschaft völlig gegenüber den berechtigten kulturellen Rücksichten. Im Postbankverkehr ist aus volkswirtschaftlichen Gründen die bargeldlose Zahlungsweise zu begünstigen, daher sind die Überweisungen im Postscheckverkehr völlig gebührenfrei, die Zahlkarten nur mit mäßigen Gebühren belegt. Für den kleinen Mann, der kein Scheck- oder Bankkonto hat, muß in der Postanweisung ein nicht zu teures Mittel der Geldüberweisung vorhanden sein. Die Postanweisung deckt ebensowenig wie die Nachnahme die Selbstkosten. Der Telegrammverkehr verursacht einen besonders hohen Betriebsaufwand, weil die Leitungen und Apparate nur begrenzt ausnutzbar sind. Die Technik ist zwar mit Erfolg bemüht, die Leistungsfähigkeit der Leitungswege und Apparate zu steigern; aber vorerst werden die Betriebskosten des Telegramms durch die Gebühren nicht völlig gedeckt. Bei dem Fernsprecher hat die am 1. Oktober 1921 eingeführte neue Gebührenordnung bereits den Weg beschritten, die Gebühren nach der Leistung zu bemessen. Dies geschah durch Beseitigung der Pauschgebühren, die die Vielsprecher begünstigten, und durch die allgemeine Einführung der Gesprächszählung im Ortsverkehr. Wie die angeführten Beispiele zeigen, ist bei zahlreichen Zweigen des Post- und Telegraphenbetriebs der privatwirtschaftliche Grundsatz der Preisbildung nach der Leistung nicht durchgeführt und aus gewichtigen allgemeinen Gründen nicht durchführbar. Die Postverwaltung ist aber durch den Machtspruch der Reparationskommission in die Zwangslage versetzt, alles das, was an Aufwendungen nicht durch die Einnahmen gedeckt und durch Ersparnisse im Betrieb abgebürdet werden kann, durch entsprechende Bemessung der Gebühren aufzubringen. Sie ist also genötigt, für den Betrieb im ganzen das Prinzip der Selbstkostendeckung durchzuführen. Die Schonung notleidender Verkehrszweige führt dabei von selbst zur Mehrbelastung der tragfähigeren Zweige. Es muß daher bei jeder Tarifneureglung sehr sorgfältig abgewogen werden, welche Versendungsarten eine höhere Belastung ertragen. Schwierigkeiten liegen noch darin, daß mit der fortschreitenden allgemeinen Preissteigerung und Geldentwertung die Konsumtionskraft weiter Volkskreise auch auf dem Gebiet des Postverkehrs immer mehr abnimmt.

Die Bewegungsfreiheit in der Tarifpolitik ist dadurch beschränkt, daß die Festsetzung der wichtigeren Gebühren der Zustimmung des Reichsrats und eines Ausschusses des Reichstags bedarf. Die Mitwirkung der gesetzgebenden Körperschaften sowie des Verkehrsbeirats hat nach den bisherigen Erfahrungen die nachteilige Folge, daß neue Gebührensätze erst mehrere Monate später als die ihnen zugrunde liegenden Ausgabensteigerungen in Kraft treten können. In derartigen wichtigen Fragen des Haushalts sollte die Postverwaltung in der Lage sein, nach dem Vorbild der Privatwirtschaft rascher zu disponieren und mit der allgemeinen Wirtschaftsentwicklung Schritt zu halten.

In der Finanzgebarung bestehen, äußerlich betrachtet, vorerst grundlegende Unterschiede zwischen der Reichspostverwaltung und einem privatwirtschaftlichen Unternehmen. Dort herrscht, wie allgemein in der Reichsverwaltung, die sogenannte Etatswirtschaft mit kameralistischer Rechnungslegung. Die Grundlage der Wirtschaftsführung bildet der jährliche Haushaltplan, der nach der Reichsverfassung durch Gesetz festzustellen ist. Die Abrechnung stellt die tatsächlichen Einnahmen und Ausgaben den veranschlagten Summen gegen-

über; sie bietet keine bilanzmäßige, sondern nur eine buchhalterische Zusammenstellung, keine Gewinn- und Verlustrechnung. Das privatwirtschaftliche Unternehmen dagegen treibt sogenannte Erfolgwirtschaft auf Grund der kaufmännischen Buchführung. Diese dient nicht nur buchhalterischen, sondern vor allem auch kalkulatorischen Zwecken und erfüllt, wenn sie richtig gestaltet ist, zugleich selbsttätig die Zwecke der Kontrolle, großenteils auch die der Statistik. Es werden, nach Betriebszweigen getrennt, Erlös und Unkosten einander gegenübergestellt. Durch die Gewinn- und Verlustrechnung und die Bilanz verschafft sich die Leitung des Privatunternehmens den Überblick über den Erfolg der Gesamttätigkeit, über den Ertrag der Betriebszweige und über den Bestand des Vermögens. Schon früher hat die Reichspostverwaltung mehrfach in Würdigung der unverkennbaren Vorzüge des kaufmännischen Buchungsverfahrens erwogen, ob seine Einführung in ihrem Bereich ausführbar wäre. Damals wurde diese Frage, wie seitens der früheren preußischen Eisenbahnverwaltung, verneint. Es genügte der Postverwaltung in der Vorkriegszeit, erst nach Ablauf des Rechnungsjahrs eine statistische Ertragsberechnung aufzumachen. Heute ist nun aber bei der ungleichmäßigen Entwicklung aller Verhältnisse und bei den starken Schwankungen der allgemeinen Preisgestaltung ein fortlaufender Überblick nicht zu entbehren. Allerdings stehen auch jetzt der allgemeinen Einführung der kaufmännischen Buchführung im Bereich der Postverwaltung starke Hindernisse im Weg. Einmal sind der Haushaltplan und die kameralistische Darstellung der Rechnungsergebnisse nötig wegen der verfassungsmäßigen Mitwirkung des Reichsrats und des Reichstags und wegen der Rechnungsprüfung durch den Rechnungshof. Dann aber ist es auch ohne sehr große Kosten nicht ausführbar, die Tausende von Kassenstellen im Betrieb mit umfassenderen Buchungen zu belasten. Deshalb muß auch künftig die kameralistische Rechnungsform im allgemeinen beibehalten werden. Es lassen sich aber in ihrem Rahmen durch entsprechende Ausscheidungen in den Rechnungstiteln und durch eine ergänzende Wirtschaftsstatistik die Zwecke erreichen, die der Kaufmann bei seiner Buchung in kalkulatorischer Hinsicht verfolgt.

Für die ganze Wirtschaftsführung der Post- und Telegraphenverwaltung ist von ausschlaggebender Bedeutung, daß nach dem Gebot der Reparationskommission die Einnahmen im ganzen mindestens die Ausgaben decken müssen. An einen Überschuß, wie er den Grundsätzen der Privatwirtschaft entspräche, wird dabei nicht gedacht, auch zunächst nicht an eine Verzinsung der Anlagekosten. Schon die Bestreitung der ordentlichen Ausgaben bereitet aus mehrfachen Gründen überaus große Schwierigkeiten. Die Ausgabeseite des Haushalts ist noch stark mit den Folgen des Krieges belastet. Es handelt sich dabei insbesondere um die Aufwendungen für die Wiederherstellung der heruntergewirtschafteten Einrichtungen jeder Art, um Mehraufwendungen an Personalkosten für die im Reichsdienst verbliebenen, vorher in den abgetretenen Gebieten beschäftigten Beamten, für die Verwendung von Kriegsbeschädigten, die keine volle Arbeitsleistung verrichten können, für die Unterhaltung von Hilfskräften über den Bedarf, deren Entlassung wegen entgegenstehender Vorschriften aus wirtschaftspolitischen oder sozialen Rücksichten nicht möglich war und zum Teil noch ist, für die Personalvermehrung, die die schematische Durchführung des Achtstundentags verursacht hat. Eine vorübergehende, nicht vermeidbare Mehrbelastung ergibt sich auch daraus, daß der Beamtenkörper umzustellen ist und diese Umstellung nur allmählich vor sich gehen kann. Sehr ungünstig auf die Ausgaben wirken die Schwankungen der allgemeinen Preisbildung. Auf der Einnahmeseite wird das Ergebnis dadurch beeinträchtigt, daß die jeweilige Reglung der Gebühren nicht Schritt hält mit der Steigerung der Ausgaben, und daß bei der Gebührenfestsetzung aus volkswirtschaftlichen und kulturellen

Gründen die Belastung eines Teiles der Verkehrszweige erheblich unter den Selbstkosten bleiben muß.

Diese Schwierigkeiten weisen dringend darauf hin, den ordentlichen Haushalt der Post- und Telegraphenverwaltung von allen Ausgaben zu befreien, die nicht in ihren eigenen Verhältnissen begründet, sondern ihr nur als Folgen des Krieges auferlegt sind. Ebenso müssen der Postverwaltung auch die Einnahmeausfälle für Gebührenvergünstigungen ersetzt werden, die sie aus kulturellen Rücksichten, z. B. für die Presse, zu gewähren hat. Leistungen der Post und Telegraphie für andere Verwaltungen müssen mindestens nach den Selbstkosten vergütet werden. Würde der Posthaushalt nicht auf diese Weise erleichtert, so entstände daraus, da sich Einnahme und Ausgabe im ganzen ausgleichen müssen, eine volkswirtschaftlich nicht tragbare, ungerecht wirkende und daher verkehrspolitisch verhängnisvolle Mehrbelastung des allgemeinen Verkehrs.

Es ist aber weiter nötig, daß bei den finanziellen Maßnahmen der Post- und Telegraphenverwaltung die Grundsätze der Privatwirtschaft in möglichst weitem Umfang Beachtung finden. Dazu gehören verschiedene wichtige Dinge: die Möglichkeit rascher Disposition bei Beschaffung der Einnahmen und bei Verfügung über die Ausgaben, die Möglichkeit der Ausnutzung der Konjunktur, insbesondere die Verfügbarkeit von Geldern für werbende Zwecke teils durch Bildung besonderer Fonds, teils durch Beseitigung der bisherigen Starrheit des Haushaltplans, eine wesentliche Verminderung der Abhängigkeit von dem Reichsfinanzministerium, von den gesetzgebenden Körperschaften und vom Rechnungshof in den Fragen des Haushalts und des Kredits, kurz das den wirtschaftlichen Verpflichtungen und der Verantwortung der Verwaltung entsprechende Maß von Selbständigkeit. Auch in der Behandlung der Aufwendungen für werbende Zwecke, die bis vor kurzem großenteils aus dem ordentlichen Haushalt geschöpft wurden, kann und muß die Postverwaltung dem in der Privatwirtschaft üblichen Verfahren folgen.

Eine wesentliche Voraussetzung für die finanzielle Gesundung der Post- und Telegraphenverwaltung liegt in der planmäßigen Einschränkung der Ausgaben, in der Vereinfachung von Verwaltung und Betrieb. Nach der dem Reichstag vorgelegten Denkschrift (Archiv für Post und Telegraphie, Jahrg. 1922, S. 137) sind umfassende Maßnahmen dieser Art in der Durchführung begriffen.

Es wäre verfehlt, wollte man die finanziellen Verhältnisse und Schwierigkeiten der Post- und Telegraphenverwaltung lediglich in dem engen Gesichtsfeld ihres Bereichs betrachten. Die große Betriebsverwaltung ist ein wichtiges Glied der Volkswirtschaft, der Weltwirtschaft. Auf sie wirken unmittelbar und mittelbar alle allgemeinen Wirtschaftsvorgänge, die unter dem Einfluß politischer Geschehnisse und zwischenstaatlicher Schwierigkeiten in fortwährendem Wechsel kommen und gehen, wirkt das Auf und Ab der Valuta und der damit zusammenhängenden Preisbildung, die ganze Unsicherheit und Unruhe, die unser Wirtschaftsleben durchwühlt. Eine Verwaltung, die, ohne jegliche Reserven und noch belastet mit den Nachwirkungen des Krieges und der Staatsumwälzung, derartigen Schwankungen ausgesetzt und dazu vielfach in ihrer Bewegungsfreiheit gehemmt ist, steht vor einer Riesenaufgabe, wenn sie aus sich heraus eine Gesundung ihrer Finanzen herbeiführen soll. Ein so schwieriges Werk wird erst voll gelingen können, wenn einmal eine gewisse Stetigkeit der Währung und der allgemeinen Preisverhältnisse, die Gleichmäßigkeit der Wirtschaftsentwicklung, die allein ein ersprießliches Wirken der öffentlichen Verkehrsbetriebe ermöglicht, erreicht sein werden. Möge bald das Morgenrot erscheinen, das der deutschen Wirtschaft eine bessere Zukunft kündet!

Der Zusammenhang des ersten deutschen Zeitungswesens mit der Post.

Von Dr. phil. Erich Friederici in Neukölln.

Wenn man häufig Zeitungstiteln begegnet, die mit dem Worte »Post« zusammengesetzt sind, wie »Morgenpost«, »Abendpost« usw., so ist das durchaus kein Zufall, vielmehr beruht es auf der Tatsache, daß Post- und Zeitungswesen in einem engen und naturnotwendigen Zusammenhang stehen. Denn regelmäßig erscheinende Zeitungen sind immer nur da möglich, wo es regelmäßige Postverbindungen gibt, und anderseits entwickelt sich überall da, wo solche Postverbindungen vorhanden sind, auch fast von selbst so etwas wie ein Zeitungswesen. Es bleibt natürlich nur kümmerlicher Art, solange die anderen Vorbedingungen für eine blühende regelmäßige Literatur fehlen, nämlich ein billiger Stoff zum Beschreiben oder Bedrucken und eine billige Art der Vervielfältigung. So sind denn auch die Anfänge des Post- und des Zeitungswesens in Deutschland eng miteinander verquickt, auch die ersten deutschen »Zeitunger«, wie man damals wohl sagte, sind im 17. Jahrhundert sehr häufig zugleich Postmeister gewesen.

Das Wort »Zeitung« bedeutet ursprünglich nur eine einzelne Neuigkeit von Belang, soll hier aber in dem uns geläufigen Sinn als eine in regelmäßigen Zwischenräumen erscheinende Folge von Zusammenstellungen solcher neuen Nachrichten aus aller Welt verstanden werden. Es ist dabei an sich keineswegs erforderlich, daß die Zusammenstellungen im Druck hergestellt werden, vielmehr sind auch handschriftlich vervielfältigte oder auch überhaupt nur in einer Urhandschrift herausgegebene Zeitungen bis in das 18. Jahrhundert hinein nicht selten gewesen. Indessen sind naturgemäß geschriebene Zeitungen immer sehr teuer, und ihre Herstellung wird sofort unwirtschaftlich, sobald ein Verfahren zur Vervielfältigung von Handschriften gefunden ist, da sich bei einer größeren Auflage, wie sie dann möglich wird, die sehr erheblichen Kosten für das Zusammentragen der Nachrichten auf eine größere Zahl von Beziehern verteilen lassen und sich außerdem die Herstellung des einzelnen Stückes bei mechanischer Vervielfältigung weit billiger stellt.

Geschriebene Zeitungen mag es auch schon in den früheren Jahrhunderten des Mittelalters gegeben haben, wenn auch keine bestimmte Kunde davon auf uns gelangt ist. Sie sind dann sicher stets »Zeitungsbriefe« gewesen, die einigermaßen regelmäßig von dem gleichen Absender an den gleichen Empfänger geschrieben wurden mit dem Zweck, ihm von den im Wohnort des Briefschreibers in der Zwischenzeit vorgefallenen Begebenheiten und den dort eingelaufenen Neuigkeiten Nachricht zu geben. Bestimmtere Zeugnisse von solchen Briefzeitungen liegen erst seit dem 15. Jahrhundert vor, als die Kunst des Schreibens schon in weitere Kreise gedrungen war und sich außerdem ein von Fürsten, Städten, Universitäten und anderen Körperschaften eingerichtetes, wenn auch noch sehr einfaches Botenpostwesen entwickelt hatte. Hauptsächlich waren es Gelehrte, namentlich die Humanisten, die in dieser Art regelmäßig ihre Freunde mit Nachrichten versorgten, aber auch Kaufleute teilten sich so gegenseitig die wissenswerten Neuigkeiten mit, und es gab auch gewerbsmäßige Nachrichtenschreiber, die — in Hauptnachrichtenorten (Nürnberg, Augsburg, Frankfurt [Main], Leipzig, Breslau, Köln usw., in der Reformationszeit auch Wittenberg und später Regensburg) wohnhaft — gegen feste Gebühr ihren Abnehmern in regelmäßigen Zwischenräumen, die sich nach Abgang und Ankunft der »Ordinari«-Posten richteten, das Neueste mitteilten und damit anscheinend manchmal ein

recht ansehnliches Einkommen erzielten. Kaiser Rudolf II. zahlte z. B. einem »vielwissenden« Mann in Köln jährlich 200 Goldgulden für diesen Dienst, eine Summe, die damals vollkommen ausreichte, um einen Haushalt zu führen, und jener Nachrichtenschreiber mag neben dem Kaiser wohl noch eine ganze Reihe anderer Kunden gehabt haben, von denen er ebenfalls Vergütungen bezog. Das berühmte Augsburger Kaufhaus der Fugger betrieb diese Art Nachrichtenschreiberei im 16. Jahrhundert anscheinend sogar in großzügig geregelter Weise, beschäftigte eine ganze Reihe von Schreibern damit und fand um so willigere Abnehmer nicht nur in Deutschland, sondern auch im Ausland für seine geschriebenen Zeitungen, als es über ganz vorzügliche Verbindungen in aller Herren Ländern verfügte, die es reichlich mit meist zuverlässigen Nachrichten versorgten.

Anfangs wurden in der Regel weder die gewerbsmäßig hergestellten Zeitungen noch auch die »Avisen«, »Nova«, »Zeddel«, »Pagellen«, »Beylagen« oder »Zeitungen« im Druck vervielfältigt, die privaten Briefen beigelegt wurden, um zunächst dem Empfänger selbst die neuesten Nachrichten zu übermitteln und dann vielleicht in dessen Bekanntenkreisen die Runde zu machen. Nur bisweilen, wenn sie ein besonders belangreiches Ereignis enthielten, bemächtigte sich dann und wann einmal der Geschäftsgeist eines am Ort ansässigen Druckers einer solchen »Zeitung« und ließ sie, häufig mit einem frei erfundenen Holzschnitt geschmückt und in Knittelverse umgesetzt, durch die Presse vervielfältigen. Hausierer zogen dann mit dieser »Newen Zeytung« im Land umher, sangen oft die Verse, die das Blatt enthielt, nach Art der Bänkelsänger der Volksmenge vor und fanden für ihre Ware gewöhnlich Käufer genug. Die ältesten erhaltenen »Newen Zeytungen«, die sich selbst so bezeichnen, sind ein Blatt in München vom Jahre 1502, das von der Einnahme Mitylenes durch die Türken Nachricht gibt, und die bekannte »Copia der Newen Zeitung auß Presilg Landt« vom Jahre 1505, die über die Entdeckung Brasiliens berichtet. Zeitungen in unserem Sinne waren gedruckte Blätter dieser Art indessen aus dem Grunde nicht, weil sie erstlich stets nur über ein einzelnes Ereignis berichteten und außerdem nicht regelmäßig, sondern nur bei Gelegenheit erschienen, auch nicht an feste Bezieher abgegeben wurden; in allen diesen Punkten glichen sie den jetzigen Extrablättern.

Geschriebene Zeitungen auf der einen, gedruckte Extrablätter auf der anderen Seite waren also die Vorläufer der modernen Presse. Die ersteren bestanden noch lange Zeit neben den gedruckten fort, obwohl sie im 16. und 17. Jahrhundert von weltlichen und kirchlichen Behörden häufig verboten wurden, da sie sich zu sehr der Überwachung entzogen. Die gedruckten Blätter aber entwickelten sich dadurch nach und nach zu wirklichen Zeitungen, daß die Drucker anfingen, sie erstlich in regelmäßiger Folge herauszugeben und sie außerdem als »Newe Zeitungen auß Mancherlei Ortten« erscheinen zu lassen, d. h. eine Mehrheit von Nachrichten in ihnen zusammenzustellen. Mit Nummern versehene Blätter, die sich also schon äußerlich als eine zusammengehörige Folge geben und demnach auch wahrscheinlich schon regelmäßig an bestimmte Bezieher abgegeben wurden, zeigen sich schon um die Mitte des 16. Jahrhunderts, und auch Flugblätter, die sich nicht streng auf die Mitteilung eines einzelnen Ereignisses beschränkten, kamen schon frühzeitig vor.

Den eigentlichen Übergang von der »Newen Zeitung« alter Art zu der regelmäßig erscheinenden gedruckten Zeitung haben wir erstlich in den Kalendern und zweitens in den sogenannten »Meßrelationen« zu sehen. Kalender wurden schon vor der Erfindung des Letterndrucks öfter im Holztafeldruck hergestellt, gehörten dann mit zu den ersten Werken, deren sich die neue

»schwarze Kunst« Gutenbergs annahm, und wurden stets viel gelesen, besonders von dem einfachen Mann aus dem Volke. Seit 1550, in welchem Jahr unseres Wissens zuerst ein nur auf ein Jahr berechneter Kalender erschien, gehörten sie auch zweifellos zur »periodischen Presse«, aber als Zeitungen können sie doch kaum bezeichnet werden, da sie sich nur nebenbei manchmal damit befaßten, ihren Lesern von einigen wichtigeren Ereignissen des verflossenen Jahres Nachricht zu geben, während sie ihre Hauptaufgabe darin sahen, im Anschluß an die einzelnen Tage des Jahres landwirtschaftliche, ärztliche und sonstige Ratschläge zu geben, mitzuteilen, auf welche Tage die christlichen Feste in dem betreffenden Jahre fielen, und andere Kalenderweisheit zu vermitteln.

Dagegen waren die Meßrelationen unzweifelhaft Zeitungen, wenn sie auch nur in recht beträchtlichen Zwischenräumen erschienen. Sie verdankten ihre Entstehung einem gewissen Freiherrn Michael v. Aitzing, der gegen Ende des 16. Jahrhunderts in Köln ansässig war. Dort machte damals der Erzbischof Gebhard den Versuch, das Erzstift neu zu ordnen, ein Unternehmen, welches das ganze damalige Deutschland in lebhafteste Spannung versetzte, da sein Gelingen den Protestanten die Mehrheit im Kurfürstenkollegium gegeben hätte. Aitzing durfte also sicher sein, auf die Teilnahme der Öffentlichkeit zu stoßen, als er im Jahre 1583 eine zusammenhängende Darstellung des bisherigen Verlaufs dieser Angelegenheit in Köln drucken und auf der Frankfurter Messe zum Verkauf bringen ließ. Der Erfolg war so befriedigend, daß er das Unternehmen wiederholte, wobei er sich aber seit 1588 nicht mehr darauf beschränkte, den weiteren Verlauf der Kölner Angelegenheit darzustellen, sondern außerdem eine Zusammenfassung aller sonstigen wichtigeren Ereignisse des vergangenen halben Jahres gab. In dieser Form fand die in Viertelbogengröße gedruckte Schrift noch besseren Absatz, so daß nicht nur der »Eyzinger« selbst auch zu den nächsten Frankfurter Messen wieder ähnliche Berichte herausgab, sondern auch andere Drucker, nicht nur in Frankfurt, sondern auch an anderen Meßorten, das Unternehmen nachahmten. Die meisten dieser Meßrelationen haben indessen nur kurzen Bestand gehabt, nur die seit 1591 in Frankfurt erscheinende des Predigers Konrad Lautenbach, die dann nach dessen Tod ein gewisser Theodor Meurer fortsetzte, fand bis in den Anfang des 19. Jahrhunderts hinein regelmäßig ihre Käufer. Sie erschien wie die übrigen Relationen nur halbjährlich, brachte die Ereignisse aber in monatlichen Übersichten. Indessen gab es seit 1597 in Süddeutschland auch schon einige wirkliche Monatsschriften, während anderseits auch jährlich erscheinende »Postreuter« und »Postzeitungen« gegen Ende des Jahrhunderts an verschiedenen Orten regelmäßig herauskamen.

Die Zeit war inzwischen schnellebiger geworden und wollte sich mit Zeitungen, die in so weiten Zwischenräumen erschienen, nicht mehr begnügen; um die Wende des Jahrhunderts entstanden daher die ersten Wochenschriften. In China erschien der angeblich bereits 911 gegründete King-pao (Bote der Hauptstadt) schon seit 1361 regelmäßig wöchentlich; das alte Rom hatte in seinen »acta diurna« sogar eine Tageszeitung gehabt, und eine solche erschien auch in Venedig schon um 1500 in Gestalt der »Notizie scritte«. Venedig war damals wohl der Verkehrsmittelpunkt des ganzen Abendlandes, wo fortwährend Nachrichten aus aller Welt zusammenflossen. Diesen Umstand benutzte ein Unternehmer dazu, aus ihnen täglich eine geschriebene Zeitung zusammenzustellen, die am Rialto ausgehängt wurde und gegen Bezahlung einer »gazzetta«, einer kleinen Münze, gelesen werden konnte. Von daher stammt der romanische Ausdruck gazette oder gazzetta für Zeitung, während »journal« an die acta »diurna« des alten Rom erinnert. Der Ruhm dagegen, die ersten gedruckten, wöchentlich erscheinenden Zeitungen im Abendland besessen

zu haben, gebührt unzweifelhaft Deutschland, wenn sich auch nicht mit voller Bestimmtheit angeben läßt, wann und wo das erste Blatt dieser Art erschienen ist. Von den ersten erhaltenen Jahrgängen gedruckter Wochenschriften stammt der eine aus Straßburg, der andere wahrscheinlich aus Augsburg, beide aus dem Jahre 1609. Bei beiden ist anzunehmen, daß sie nicht den *ersten* Jahrgang des Blattes bilden; nicht unmöglich wäre auch, daß irgendeine andere wöchentlich erscheinende, aber verschollene Zeitung noch älter ist als das Straßburger oder Augsburger Blatt. Offenbar ist nur außerordentlich wenig von der einst vorhandenen Zeitungsliteratur aus der Zeit um die Wende des 16. Jahrhunderts erhalten geblieben, so daß es fast als ein Zufall betrachtet werden müßte, wenn sich gerade von den allerältesten Blättern dieser Art Reste bis auf unsere Zeit hinübergerettet hätten.

Die Vorbedingungen für die Entstehung einer umfangreichen Literatur von wöchentlich erscheinenden Zeitungen waren damals vollauf erfüllt. Denn nicht nur gab es schon in jedem einigermaßen bedeutenden Orte Deutschlands eine Druckerei, die die Herstellung besorgen konnte, sondern es war inzwischen auch, besonders durch verschiedene Mitglieder des Hauses Thurn und Taxis, ein für damalige Verhältnisse recht leistungsfähiges, regelmäßig und leidlich schnell arbeitendes Postwesen geschaffen worden, durch dessen Hilfe die Nachrichten herangezogen und die Blätter an die auswärtigen Bezieher vertrieben werden konnten. Es läßt sich zwar nicht mit Sicherheit sagen, ob auch schon im 16. Jahrhundert in größerem Umfang Postmeister als Schriftleiter von (geschriebenen) Zeitungen tätig gewesen sind, doch ist es nicht unwahrscheinlich. Im 17. Jahrhundert wurde es jedenfalls die Regel, und die Taxisschen Postmeister wie auch die Reichspostverwaltung selbst betrachteten es sogar bald als ein ausschließliches Vorrecht der Postbeamten, Zeitungen herausgeben zu dürfen, sie traten mit Entschiedenheit gegen andere Zeitungsschreiber auf und schnitten ihnen die Nachrichten ab, so daß während der ersten Jahrzehnte des 17. Jahrhunderts wohl weitaus die Mehrzahl der Zeitungsleiter Postmeister waren.

Die Verhältnisse lagen damals so, daß die Postbeamten von selbst darauf hingeführt wurden, sich mit gewerbsmäßiger Nachrichtenverbreitung einen Nebenverdienst zu verschaffen, denn die Fremden, die Neuigkeiten brachten, stiegen ja immer zuerst im Posthaus ab, wo man sie sofort ausfragen konnte, im Posthause liefen auch die Briefe mit Nachrichten aus anderen Orten und anderen Ländern ein, deren Inhalt demnach wohl auch meist dort zuerst bekannt wurde. Zudem genossen die Postmeister Portofreiheit, konnten sich also geschriebene und gedruckte Zeitungen von auswärts, Extrablätter der obengenannten Art und die sonstigen Quellen, aus denen Nachrichten zu schöpfen waren, zusenden lassen, ohne dadurch Kosten zu haben, und konnten sich zudem bequem gegenseitig mit Neuigkeiten versorgen. Übrigens gab es schon im 17. Jahrhundert eine Einrichtung nach Art der neuzeitlichen Telegraphenbüros, indem es sich Leute zum Erwerb machten, alle erreichbaren Nachrichten zu sammeln und gegen Entgelt regelmäßig an Zeitungsschreiber und andere Leute zu versenden. Postmeister, die von allen diesen Möglichkeiten, sich Material für ihr Blatt zu verschaffen, Gebrauch machten, hatten dadurch gewiß trotz der Portofreiheit manchmal nicht geringe Unkosten, viele machten sich das Geschäft indessen auch bequemer und billiger, indem sie einfach auswärtige Zeitungen fast wörtlich und vollständig nachdruckten.

Die Wichtigkeit der Presse und die in ihr verborgene Macht wurden von den Regierenden schon früh erkannt, wie sich einerseits aus den bald nach Erfindung des Typendrucks einsetzenden und dann immer häufiger werdenden Zensurbestimmungen, anderseits aber auch aus den schon früh nachweisbaren Versuchen erken-

nen läßt, durch »offiziöse« Zeitungsaufsätze die öffentliche Meinung zu beeinflussen. Während des 30jährigen Krieges war es fast die Regel, daß sich der Fürst oder General, der eine feindliche Stadt eingenommen hatte, sofort der dort erscheinenden Zeitung bemächtigte, indem er einen ihm genehmen Mann als Postmeister und zugleich als Zeitungsschriftleiter dort einsetzte. So machte es Wallenstein, und so handelten Gustav Adolf und seine Generale; letztere haben offenbar auch regelmäßig Zeitungen aus den von ihnen besetzten Gebieten an die heimische Regierung geliefert, denn die wenigen deutschen Zeitungen, die wir aus dieser Zeit besitzen, haben sich zum nicht geringen Teil in schwedischen Archiven gefunden. Die durch staatliche Behörden, städtische »Ratslesereien« und im Auftrag der Kirche gewöhnlich durch Dominikaner ausgeübte Zensur war augenscheinlich im 17. Jahrhundert überall äußerst scharf, besonders anscheinend in den Habsburgischen Landen, namentlich in Wien, wo es »nichts Fremdes war, daß ein Postmeister oder andere Zeitungsschreiber heßlich auf die Finger geklopfet, zur Haft gebracht und nicht eher befreyet worden, bis er eine Summe Geldes erleget«[1]). Es kam auch nicht selten vor, daß solche »Maßregelungen« von Zeitungsschreibern auf Ansuchen einer anderen Macht geschahen, die sich durch einen Aufsatz beleidigt glaubte und sich dann auf diplomatischem Weg an die betreffende Landesregierung wandte, die als für die Presse ihres Gebiets unbedingt verantwortlich angesehen wurde. Denn erstlich hatte damals jede Regierung die Macht, eine ihr mißliebige oder mit Rücksicht auf eine andere Macht unangenehme Preßäußerung zu unterdrücken, so daß also die in die Zeitungen gelangten Nachrichten und Äußerungen stets als mit Billigung der betreffenden Regierung gedruckt betrachtet werden konnten, und außerdem waren es ja in den meisten Fällen Postmeister, die die Zeitungen herausgaben, also gewöhnlich von der Regierung abhängige Beamte.

Es könnte vielleicht scheinen, als ob diese scharfe Zensur die Hauptursache dafür gewesen sei, daß sich auch die gedruckten Zeitungen des 17. Jahrhunderts durchweg noch ebenso wie die geschriebenen der früheren Zeit vollkommen auf trockene Wiedergabe des Geschehenen beschränkten, ohne irgendwelche eigene Ansicht daran zu knüpfen, ohne jemals den Versuch zu machen, aufreizend zu wirken, und ohne auch nur ahnen zu lassen, ob sie das berichtete Geschehnis billigten oder verurteilten. Aber diese Beschränkung auf rein sachliche Wiedergabe war damals Grundsatz und wurde von den Lesern verlangt. Es sollte dem Zeitungsschreiber »einerley sein, vor welche Partey gute oder schlimme Nachrichten einlauffen«, und man hielt darauf, daß sie »unflätige und Pasquillen-Ausdrücke«[2]) vermieden, sich überhaupt jeder Kritik und jeder Parteinahme nach der einen oder anderen Seite enthielten. Die die Zeit erfüllenden politischen und religiösen Streitfragen wurden in besonderen Flugschriften ausgefochten, die in großen Mengen erschienen; Luthers »Sendschreiben« z. B. hat man als die Leitartikel bezeichnet zu den trocken berichtenden Zeitungsbriefen, die Melanchthon in ebenso großer Menge handschriftlich an seine Freunde versandte.

Daß die wöchentlich erscheinenden Zeitungen einem lebhaften Bedürfnis entgegenkamen, ergibt sich schon daraus, daß sie sich alsbald schnell vermehrten, so daß in kurzer Zeit keine irgendwie bedeutende Stadt Deutschlands mehr ohne eigene Zeitung war. In Frankfurt (Main), damals wohl dem bedeutendsten Verkehrsplatz auf deutschem Boden, wo 1615 ein gewisser Egenolph Emmel das erste Wochenblatt begründet hatte, entstand sogar schon 1617 eine zweite, durch den Postmeister Johann von den Birghden[3]) herausgegebene und 1619 eine

[1]) Scherr, Deutsche Kultur- und Sittengeschichte, S. 302.

[2]) Stephan in Raumers Histor. Taschenbuch 1869. S. 410 ff.

[3]) Archiv 1918, S. 15; Salomon, Allgem. Geschichte des Zeitungswesens, S. 20.

dritte Zeitung. Ebenso bestanden auch in anderen Städten schon während des 17. Jahrhunderts mehrere Blätter nebeneinander. Eine außer am Sonntag täglich erscheinende Zeitung ist unseres Wissens auf deutschem Boden zuerst in Leipzig, und zwar 1660, entstanden, doch war man inzwischen auch anderswo schon dazu übergegangen, die Zeitungen öfter als einmal wöchentlich herauszugeben. Allerdings scheint man lange Zeit hindurch die wöchentliche Erscheinungsweise als die Regel angesehen zu haben und nur gewissermaßen schüchtern darüber hinausgegangen zu sein. In Berlin[1]) z. B., wo die erste Zeitung von dem Botenmeister Frischmann im damaligen Posthaus in der Brüderstraße bearbeitet und in der einzigen Druckerei des Ortes, der des Christoph Runge, gedruckt wurde, erschienen später die »B(erlinische) Einkommende Ordinari- und Postzeitungen« zwar mehrmals wöchentlich, aber die einzelnen Blätter trugen eine mehrfache Nummer, nämlich in erster Linie die der laufenden Woche und daneben noch zwei weitere, die angaben, das wievielte »Stück« der betreffenden Woche das Blatt oder das wievielte des ganzen Jahres es war. Die im Laufe jeder einzelnen Woche erscheinenden Blätter wurden also als ein zusammengehöriges Ganzes aufgefaßt, und auch als später regelmäßig Nebenausgaben unter besonderem Titel wie »Mercurius«, »Postilion«, »Fama«, »Appendix« erschienen, gaben sie sich durch den Aufdruck stets als zu einer bestimmten Woche gehörig zu erkennen. Ebenso war es auch in anderen Städten.

Im Äußeren waren die deutschen Zeitungen des 17. Jahrhunderts von den heutigen recht verschieden. Sie hatten durchweg die Viertelbogenform und manchmal ganz buchähnliches Aussehen, waren aber oft recht flüchtig auf schlechtes Papier gedruckt. Sie entbehrten noch des Leitaufsatzes, des unterhaltenden Teiles, der Familiennachrichten und mancher anderen Dinge, die uns heute als fast selbstverständliches Zubehör einer Zeitung erscheinen. Sie brachten auch nur ganz ausnahmsweise Anzeigen und fast nie Lokalnachrichten, vielmehr nur »einkommende« Zeitungen, d. h. Nachrichten, die von auswärts eingelaufen waren. Die deutschen Städte waren ja damals zumeist noch klein, so daß die örtlichen Begebenheiten auch ohne Zeitung gewöhnlich schnell genug den Einwohnern bekannt wurden, wahrscheinlich in den meisten Fällen früher, als es durch das ja noch nicht täglich erscheinende Lokalblatt hätte geschehen können. Die einheimischen Bezieher legten also wenig Wert darauf, diese Nachrichten in ihrem Blatte zu finden, und für die auswärtigen Leser scheinen vielfach besondere Beilagen mit den Lokalnachrichten ausgegeben worden zu sein, die wahrscheinlich auch an auswärtige Postmeister und Zeitungsleiter regelmäßig verschickt und von diesen als Quelle für ihre Blätter benutzt wurden.

Das Zeitungsgeschäft muß im 17. Jahrhundert vielfach recht einbringlich gewesen sein, da wir oft genug von erbitterten Fehden um das Zeitungsmonopol an einem bestimmten Ort und von manchmal recht bedenklichen Mitteln hören, dem entstandenen Wettbewerb zu begegnen. Der Leserkreis erweiterte sich offenbar auch sehr schnell, denn während es zu Anfang des Jahrhunderts noch fast ausschließlich Personen in höherer Stellung, Großkaufleute, Gelehrte und sonstige Angehörige der oberen Gesellschaftsschichten waren, die sich Zeitungen hielten oder solche wenigstens regelmäßig lasen, war es gegen Ende des Jahrhunderts »in diesen Dingen so weit kommen, daß nun fast kein Handwercks Mann der des lesens und schreibens kundig ist, sich findet, der nicht auch gern wochentlich seine Zeitungen lesen solle«[2]). Die innige Verbindung zwischen Post und Zeitung blieb nicht auf die Zeiten der ersten Anfänge beider beschränkt,

[1]) Vgl. Ernst Consentius, die Berliner Zeitungen bis zur Regierung Friedrichs des Großen. Berlin 1904.

[2]) Ebenda, S. 47.

sondern erhielt sich bis in das 18. und 19. Jahrhundert und bis in die Gegenwart hinein, wenn sie auch immer mehr das persönliche Gepräge verlor. Schon im Laufe des 17. Jahrhunderts hörten die Postmeister im allgemeinen auf, selbst Zeitungsschreiber und -herausgeber zu sein, behielten aber den Zeitungsvertrieb noch lange zum großen Teil in der Hand. So hatten z. B. im preußischen Staate die Postmeister noch bis ins 19. Jahrhundert hinein ein Recht auf portofreie Beförderung von Zeitungen zum Zwecke des Weiterverkaufs. Dieses Recht galt einerseits als ein Bestandteil der Besoldung, die entsprechend knapp bemessen war, anderseits aber als ein Ausgleich für die von ihnen zu tragenden »Poststubenausgaben«, zu denen Heizung und Beleuchtung der Amtsräume, Anschaffung der Briefbeutel und der Schreibbedürfnisse u. a. gehörten. In Berlin wurde der Vertrieb des Intelligenzblattes ausschließlich und der der übrigen Zeitungen wenigstens zum Teil vom Hofpostamt besorgt, bis schließlich im Jahre 1821 das Zeitungs-Comptoir, der Vorläufer des heutigen Postzeitungsamts, gegründet wurde, wobei gleichzeitig die Portofreiheit der Postmeister für Zeitungen und ihre privaten Zeitungsgeschäfte beseitigt wurden.

Das schweizerische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1919[1].

Der schweizerische Telegraphenverkehr mit dem Ausland hat infolge Wegfalls der meisten verkehrserschwerenden Maßnahmen, die während der Kriegszeit bestanden — wie Verbot der verabredeten Sprache, Zensierung der Telegramme usw. — und durch die Wiederbelebung der zwischenstaatlichen Handelsbeziehungen im Berichtsjahr beträchtlich zugenommen. Der inländische Telegraphenverkehr hat ebenfalls eine Zunahme zu verzeichnen. Die weitaus stärkste Verkehrssteigerung weist aber wiederum der inländische Fernsprechverkehr auf. Nachdem die seit Kriegsbeginn fast gänzlich gesperrten Fernsprechleitungen nach dem Ausland anfangs November ihrer Zweckbestimmung wieder übergeben worden sind, hat sich auch der Fernsprechverkehr mit dem Ausland bereits in ziemlichem Umfang wieder eingestellt.

Die bisher höchste Jahreszunahme an Fernsprechteilnehmern, die das Vorjahr mit 8 424 zu verzeichnen hatte, ist im Jahre 1919 durch die Zunahme von 10 496 neuen Teilnehmern mit insgesamt 9 731 Anschlüssen wieder erheblich übertroffen worden. Der Unterschied zwischen der Zahl neuer Teilnehmer und der Zahl neuer Anschlüsse findet seine Erklärung in den sogenannten Gemeinschaftsanschlüssen, durch die — im Gegensatz zu den gewöhnlichen Anschlußleitungen mit je 1 Teilnehmer — je 2 bis 4 Teilnehmer mit der Vermittlungsstelle verbunden werden. Durch entsprechende technische Einrichtungen kann jeder auf eine Gemeinschaftsleitung geschaltete Teilnehmer unabhängig von den anderen, auf derselben Leitung befindlichen Teilnehmern von der Vermittlungsstelle angerufen werden oder diese anrufen. Am Ende des Berichtsjahrs waren mittels 1 181 Gemeinschaftsanschlüssen 3 132 Teilnehmer an das Fernsprechnetz angeschlossen.

Die Zahl der Durchgangstelegramme ist ungefähr die gleiche wie im Vorjahr; jedoch wurden an Stelle der Kriegsgefangenentelegramme, aus denen dieser Verkehr in den letzten Kriegsjahren fast ausschließlich bestand, vorwiegend wieder gewöhnliche Nachrichten vermittelt.

[1] Nach dem Bericht der schweizerischen Telegraphen- und Telephonverwaltung über ihre Geschäftsführung im Jahre 1919.

An gebührenfreien Nachrichten wurden befördert 259 879 Telegramme (im Vorjahr 366 861), darunter 39 104 in Heeresdienstangelegenheiten. Ferner wurden vermittelt 2 006 427 gebührenfreie Ortsgespräche gegen 2 853 071 im Jahre 1918 und 903 392 gebührenfreie Ferngespräche gegen 1 700 324 im Vorjahr. Von den Gesprächen in Heeresdienstangelegenheiten waren 521 638 Ortsgespräche und 395 960 Ferngespräche.

Dank der unvorhergesehenen starken Zunahme des Telegraphen- und Fernsprechverkehrs schließt die Gewinn- und Verlustrechnung der Verwaltung mit einem Einnahmeüberschuß von 2 802 619,63 Franken ab.

Es haben betragen	1918 Fr.	1919 Fr.	Gegen das Vorjahr mehr + weniger — Fr.
die Einnahmen	38 419 353	49 335 070	+ 10 915 717
die Ausgaben	30 858 515	46 532 451	+ 15 673 936
der Überschuß	7 560 838	2 802 619	— 4 758 219

Der Voranschlag sah einen Betriebsgewinn von 1 576 419 Franken vor, so daß die Rechnung um 1 226 200 Franken günstiger abschließt, als veranschlagt war. Die an die Beamten gezahlten Teuerungszulagen sowie die Nachteuerungszulagen erreichten zusammen den Betrag von 12 768 346 Franken gegen 5 749 783 Franken im Jahre 1918. Von dem für 1919 gezahlten Betrag entfallen auf die Teuerungszulagen 10 545 904 Franken, auf die Nachteuerungszulagen 2 222 442 Franken.

Für Rechnung des Anlagekontos wurden im Jahre 1919 im ganzen 28 826 101 Franken verausgabt oder 9 844 080 Franken weniger, als veranschlagt war. Von diesen Ausgaben entfallen 23 898 027 Franken auf Linienanlagen, 4 701 739 Franken auf Apparate und 226 335 Franken auf Ausstattungsgegenstände, Werkzeug und Fahrräder. Der Wert der Materialvorräte betrug am Ende des Berichtsjahrs 30 294 389 Franken.

Der gesamte gebührenpflichtige Telegrammverkehr verzeichnet 8 054 819 Telegramme, mithin eine Vermehrung gegenüber dem Vorjahr von 2 440 167 Telegrammen (43,46 v H). Verglichen mit dem Jahre 1918 ergibt sich im inländischen Telegrammverkehr bei einer Gesamtzahl von 3 296 921 Telegrammen, darunter 96 846 Ortstelegramme und 21 585 Brieftelegramme, eine Vermehrung von 508 364 (18,25 v H), im Verkehr mit dem Ausland bei 4 410 552 Telegrammen eine Vermehrung von 1 926 370 (77,55 v H) und im Durchgangsverkehr mit 347 346 eine Vermehrung von 5 433 (1,59 v H).

Die Zahl der dringenden Telegramme ist von 254 190 im Vorjahr auf 882 600, mithin um 628 410 Stück, gestiegen. Von der Gesamtzahl (882 600 Stück) entfallen auf den inländischen Verkehr 74 216 Stück, auf den Verkehr mit dem Ausland 808 384 Stück.

Die Glückwunschtelegramme u. dgl., für die besondere Vordrucke in künstlerischer Ausführung verwendet werden, erreichten die Zahl von 28 746. Der der Stiftung »Für die Jugend« auf Grund des vorjährigen Abkommens aus der Verwendung dieser besonderen Vordrucke zukommende Betrag belief sich auf 12 935 Franken.

Den weitaus stärksten Telegrammverkehr wies, wie auch in den früheren Jahren, Zürich auf mit durchschnittlich täglich 6 192 (1918: 3 978) Telegrammen;

es folgten Genf mit 2 589, Bern mit 2 492 und Basel mit 2 314 Stück (gegen 1 703, 1 893 und 1 345 Telegramme im Jahre 1918). Die Gesamteinnahme aus dem Telegraphenverkehr übersteigt mit 10 754 109 Franken die vorjährige von 6 787 697 Franken um 3 966 412 Franken.

Dem Inhalt nach waren von den Telegrammen:

	inländische		ausländische	
	1918 v H	1919 v H	1918 v H	1919 v H
Staatstelegramme	3,26	1,08	5,20	4,18
Börsennachrichten	1,30	1,36	17,90	18,24
Handelstelegramme	30,44	35,56	35,12	45,91
Telegramme in persönlichen Angelegenheiten	63,80	60,95	36,31	29,89
Zeitungsnachrichten	1,20	1,05	5,47	1,78

Der Gesprächsverkehr weist 84 416 329 gebührenpflichtige Ortsgespräche und 33 614 904 gebührenpflichtige Ferngespräche auf, einschließlich 120 990 Gespräche mit dem Ausland. Das entspricht einer Vermehrung gegen das Vorjahr um 8 722 447 Ortsgespräche (11,52 v H) und um 5 978 275 Ferngespräche (21,63 v H). Nachtferngespräche zu ermäßigter Gebühr erreichten die Zahl von 1 541 147 gegen 1 422 729 im Jahre 1918. Die Zahl der dringenden Ferngespräche belief sich auf 1 939 961 (5,77 v H) gegen 822 819 im Vorjahr.

Der Umfang des Fernsprechverkehrs im einzelnen ist aus der nebenstehenden Übersicht auf Seite 269 zu entnehmen.

Der Gesamtertrag aus dem Fernsprechverkehr beziffert sich auf 19 646 652 Franken, was einer Mehreinnahme von 4 040 477 Franken gegen das Vorjahr gleichkommt. An dem Mehrertrag sind beteiligt der Ortsverkehr mit 450 825 Franken, der inländische Fernverkehr mit 3 297 913 Franken und der Auslandsverkehr mit 291 739 Franken. Die Einnahme für ein inländisches Ferngespräch betrug im Durchschnitt 44,84 Rappen gegen 42,42 Rappen im Vorjahr.

An Fernsprechgebühren wurden vereinnahmt 9 130 342,43 Franken oder 862 298,77 Franken mehr als im Vorjahr. Die durchschnittliche Einnahme für einen gebührenpflichtigen Anschluß beträgt für das Jahr 1919: 87,28 Franken (1918: 85,93 Franken).

Über die Länge der Linien und Leitungen der Telegraphen- und Telephonverwaltung geben die folgenden Zahlen Aufschluß.

	oberirdische	unterirdische	zusammen
Telegraphenlinien	2 787,6 km	103,1 km	2 890,7 km
Fernsprechlinien	20 273,6 »	1 169,4 »	21 443,0 »
Gemischte Linien (d. h. Linien mit Telegraphen- und Fernsprechdrähten)	3 777,3 »	545,2 »	4 322,5 »
Bestand Ende 1919	26 838,5 km	1 817,7 km	28 656,2 km
» » 1918	25 991,3 »	1 714,1 »	27 705,4 »
Zunahme	847,2 km	103,6 km	950,8 km

Die genehmigten Privatlinien hatten Ende 1919 eine Länge von 1 262,8 km gegen eine solche von 1 858,0 km im Vorjahr; mithin Verminderung um 595,2 km, die sich durch die Aufhebung der Genehmigungspflicht für bahnamtliche Schwachstromleitungen erklärt.

Art der Gespräche	1918 Zahl	1919 Zahl	Zunahme +	Abnahme —
Gebührenpflichtige Ortsgespräche	75 693 882	84 416 329	+ 8 722 447 (11,52 v H)	
Gebührenfreie Ortsgespräche	2 853 071	2 006 427		— 846 644 (29,67 v H)
Ortsgespräche zusammen	78 546 953	86 422 756	+ 7 875 803	
Gebührenpflichtige inländische Ferngespräche	27 632 927	33 493 914	+ 5 860 987 (21,21 v H)	
Gebührenpflichtige Ferngespräche nach und von dem Ausland	9 479	259 404	+ 249 925	
Gebührenfreie Ferngespräche	1 700 324	903 392	—	— 796 932 (46,87 v H)
Ferngespräche zusammen	29 342 730	34 656 710	+ 5 313 980	
Gesamtzahl aller Gespräche	**107 889 683**	**121 079 466**	**+ 13 189 783**	
Phonogramme	13 634	16 560	+ 2 926 (21,46 v H)	
Durch Fernsprecher übermittelte Telegramme	558 770	802 073	+ 243 303 (43,54 v H)	
Durch Fernsprecher übermittelte Zeitzeichen	49 501	56 278	+ 6 777	
Gesamtzahl aller Vermittlungen	**108 511 588**	**121 954 377**	**+ 13 442 789**	

Die Leitungslänge (Drahtlänge) des Telegraphennetzes war:

	oberirdisch	unterirdisch	zusammen
Ende 1919	24 117,9 km	6 615,0 km	30 732,9 km
» 1918	22 545,1 »	5 888,0 »	28 433,1 »
Zunahme	1 572,8 km	727,0 km	2 299,8 km

Die zum Simultantelegraphenbetrieb benutzten Fernsprechleitungen hatten am Ende des Berichtsjahrs eine Gesamtlänge von 10 060,1 km.

Die Zahl der Fernsprechnetze betrug am Ende des Berichtsjahrs 792 gegen 683 Ende 1918; sie hat sich mithin um 109 Fernsprechnetze vermehrt. Die Zahl der Umschaltestellen betrug 91 gegen 156 im Vorjahr, mithin weniger 65. Fernsprechteilnehmer waren Ende 1919 vorhanden 107 453 mit 138 843 Sprechstellen gegen 96 957 Teilnehmer mit 124 192 Sprechstellen Ende 1918 (Zunahme 10 496 Teilnehmer mit 14 651 Sprechstellen).

Die Leitungslänge (Drahtlänge) in den Orts-Fernsprechnetzen betrug:

	oberirdisch	unterirdisch	zusammen
Ende 1919	91 083,7 km	308 250,8 km	399 334,5 km
» 1918	84 960,9 »	295 448,9 »	380 409,8 »
Zunahme	6 122,8 km	12 801,9 km	18 924,7 km

Von den 105 527 Anschlußleitungen waren oberirdisch geführt 16 895 Leitungen oder 16 v H gegen 16,8 v H am Ende des Vorjahrs, ganz oder teilweise unterirdisch 88 632 Leitungen oder 84 v H gegen 83,2 v H Ende 1918; Doppelleitungen waren Ende 1919 vorhanden 101 779 oder 96,4 v H gegen 96,7 v H am Schlusse des Vorjahrs.

Die Drahtlänge der Leitungen für den Fernverkehr betrug:

	oberirdisch	unterirdisch	zusammen
Ende 1919	78 553,5 km	15 502,9 km	94 056,4 km
» 1918	68 398,3 »	13 579,0 »	81 977,3 »
Zunahme	10 155,2 km	1 923,9 km	12 079,1 km

Ende 1919 waren 1 760 Leitungen für den schweizerischen Fernverkehr (gegen das Vorjahr mehr 330) und 84 Leitungen für den zwischenstaatlichen (Durchgangs-) Fernverkehr (ebensoviel als Ende 1918) vorhanden.

Über die am Ende des Berichtsjahrs vorhandenen Telegraphen- und Fernsprechkabel geben die nachstehenden Zahlen Aufschluß. (Die in Klammern angegebenen Zahlen bedeuten die Zunahme im Jahre 1919.)

Länge der unterirdischen Linien	1 816,5	(101,6) km,
Aderlänge der Kabel des Telegraphennetzes	5 366,2	(704,5) »
Aderlänge der Kabel des Orts-Fernsprechnetzes	310 595,3	(13 584,9) »
Aderlänge der Kabel für den Fernverkehr	14 333,6	(1 123,2) »
Länge der Rohrleitungen	147,3	(15,1) »
Länge der Zoreskanäle	1 348,5	(7,9) » .
Zahl der Einsteigeschächte	1 961	(99),
Zahl der Erdkabelüberführungen	6 999	(840).

Die an den Linien der Telegraphen- und Telephonverwaltung geführten Schwachstromleitungen der Eisenbahnen (Telegraphen-, Fernsprech- und Meldeleitungen) hatten Ende 1919 eine Drahtlänge von 14 114,1 km gegen 14 569,7 km Ende 1918; mithin Abnahme um 455,6 km infolge Aufgabe gemeinsam benutzter Telegraphenlinien bei der Einführung des elektrischen Bahnbetriebs.

Die für den Betrieb von Telegraphen- und Fernsprechapparaten, elektrischen Läuteeinrichtungen und Uhren, Wasserstandsanzeigern usw. genehmigten Privatleitungen hatten Ende 1919 eine Drahtlänge von 6 440,5 km gegen 10 471,3 km Ende 1918; mithin Verminderung um 4 030,8 km, die sich durch die Aufhebung der Genehmigungsflicht für bahnamtliche Schwachstromleitungen erklärt.

Als neuer Telegraphenapparat wurde im Berichtsjahr der Schnelltelegraph von Siemens & Halske eingeführt, der am Ende des Jahres auf der Leitung Zürich–Frankfurt (Main) und auf einer durch Zusammenschaltung verschiedener Leitungen gewonnenen Verbindung Zürich–Berlin im Betrieb war.

In dem Bestand der Telegraphen- und Fernsprechanstalten sind im Jahre 1919 die nachstehenden Änderungen eingetreten.

Neu eröffnet wurden

11 Fernsprechanstalten (Telephonstationen) mit Telegraphendienst,
44 Fernsprechbüros (Telephonzentralstationen) III. Klasse,
1 Fernsprechumschaltestelle;

aufgehoben wurden

4 Telegraphenbüros III. Klasse (2 Staatsbüros und 2 Privatbüros),
7 Fernsprechanstalten (Telephonstationen) mit Telegraphendienst;

umgewandelt wurden

1 Fernsprechbüro II. Klasse in ein Fernsprechbüro I. Klasse,
1 Telegraphenbüro I. Klasse (Zweiganstalt) in ein solches III. Klasse,
1 Eisenbahntelegraphenbüro in ein Staatsbüro,
2 Telegraphenbüros III. Klasse in Fernsprechanstalten (Telephonstationen) mit Telegraphendienst,
1 Privattelegraphenbüro in ein Eisenbahnbüro,
65 Fernsprechumschaltestellen in Fernsprechbüros (Zentralstationen) III. Klasse.

Unter Berücksichtigung der vorstehenden Änderungen ergeben sich für das Berichtsjahr 1919 im Vergleich mit dem Vorjahr folgende Zahlen:

a) Telegraphenanstalten:

	Bestand Ende 1918	Bestand Ende 1919	Zunahme + Abnahme —
Büros I. Klasse	34	33	— 1
» II. »	62	62	—
» III. »	1 227	1 222	— 5
Bahnbüros	63	63	—
Fernsprechanstalten mit Telegraphendienst	958	964	+ 6
Zusammen	2 344	2 344	—
Aufgabebüros	66	66	—
Insgesamt	2 410	2 410	—

b) Fernsprechanstalten:

	Bestand Ende 1918	Bestand Ende 1919	Zunahme + Abnahme —
Büros I. Klasse	13	14	+ 1
» II. »	63	62	— 1
» III. »	607	716	+ 109
Umschaltestellen	156	92	— 64
Zusammen	839	884	+ 45

Hinsichtlich der Dienstzeit verteilen sich die Telegraphen- und Fernsprechanstalten wie folgt:

	Telegraphenanstalten	Fernsprechanstalten
Ununterbrochener Dienst	8	33
Verlängerter Dienst (6/7 vorm. bis 10 Uhr nachm.)	26	3
Voller Tagesdienst (7/8 vorm. bis 8, 8^{30} oder 9 Uhr nachm.)	782	535
Erweiterter Dienst (7/8 vorm. bis 12 Uhr vorm., 1 oder 2 nachm. bis 8^{30} Uhr nachm.)	449	152
Beschränkter Dienst (7/8 vorm. bis 12 Uhr vorm., 2 nachm. bis 6 Uhr nachm., 8 bis 8^{30} Uhr nachm.)	1 145	161
Zusammen	2 410	884

Die Arbeitsleistungen der Telegraphenanstalten im Berichtsjahr 1919 ergeben sich aus nachstehenden Zahlen:

Inländische Telegramme (abgehende und ankommende)		6 575 085
Auslandstelegramme (abgehend)	2 206 186	
» (ankommend)	2 204 366	4 410 552
Diensttelegramme (abgehend)	220 775	
» (ankommend)	204 497	425 272
Militäramtliche Telegramme (einfach gezählt)		39 104
Umtelegraphierte Inlands- und Auslandstelegramme (doppelt gezählt)		14 033 340
Gesamtzahl der Telegramme		25 483 353

Am 31. Dezember 1919 standen im Dienst der Verwaltung:

6 028 angestellte Beamte (d. h. solche mit fester Anstellung) und
2 930 nichtangestellte Beamte usw. (d. h. Personen ohne feste Anstellung)

zusammen .... 8 958 Beamte usw. gegen 7 467 am Schlusse des Jahres 1918.

Die 8 958 Beamten usw. verteilen sich auf die einzelnen Behörden und Büros wie folgt:

	Beamte usw. mit fester Anstellung	Beamte usw. ohne feste Anstellung
Obertelegraphendirektion	161	76
Kreistelegraphendirektionen	102	19
Telegraphenbüros I. und II. Klasse	960	1 066
Telegraphenbüros III. Klasse	1 282	—
Fernsprechanstalten mit Telegraphendienst	964	—
Aufgabebüros	66	—
Fernsprechbüros I. und II. Klasse	2 389	1 769
Fernsprechbüros III. Klasse (ohne Telegraphendienst)	82	—
Umschalteſtellen (ohne Telegraphendienst)	22	—
Zusammen	6 028	2 930

Der Bericht hebt die Schwierigkeiten hervor, die unmittelbar nach Unterzeichnung der Friedensverträge durch den plötzlich einsetzenden, ungewöhnlich starken Telegraphenverkehr entstanden, deren man nicht sogleich Herr zu werden vermochte. Hierbei fielen auch die häufig auftretenden Störungen der Leitungen nach dem Ausland als verkehrshindernd ins Gewicht. Durch äußerste Inanspruchnahme der vorhandenen Beamtenschaft und Einstellung neuer Kräfte sowie durch bessere Ausnutzung der Leitungen und Beschaffung besonders leistungsfähiger Apparate gelang es aber in verhältnismäßig kurzer Zeit, eine regelmäßige Abwicklung des Telegraphenverkehrs herbeizuführen.

Kleine Mitteilungen.

Auch nach Art. 129 Abs. 1 der Reichsverfassung ist der Rechtsweg für den Schadensersatzanspruch eines Beamten wegen verspäteter Beförderung nicht gegeben. (Entscheidung des Reichsgerichts vom 4. April 1922 III. 461. 21.)

Ein aus dem Militäranwärterstand hervorgegangener Beamter, der am 1. April 1909 vom Postassistenten zum Postsekretär und am 1. April 1918 zum Ober-Postsekretär befördert worden war, glaubte sich dadurch benachteiligt, daß seine Beförderung zum Sekretär entgegen den für die Anstellung der Militäranwärter maßgebenden Grundsätzen des Bundesrats vom 20. Juni 1907 (Zentralbl. f. d. Deutsche Reich S. 309) verspätet erfolgt sei. Er ging dabei von folgender Auffassung aus. Den Militäranwärtern sei die Hälfte der Sekretärstellen bei der Postverwaltung vorbehalten. Bei Beachtung dieser Vorschriften habe er unmittelbar nach bestandener Sekretärprüfung zum Postsekretär befördert werden müssen, da Stellen, die mit Militäranwärtern hätten besetzt werden können, offen gewesen seien und er durch Ablegung der Prüfung seine Eignung für die Beförderungsstelle erwiesen habe. Es sei nicht angängig, die Militäranwärter in Ansehung der Beförderung den Zivilanwärtern gleichzustellen. Er habe hiernach statt am 1. April 1909 schon am 1. Oktober 1907 zum Postsekretär und statt am 1. April 1918 schon am 1. Oktober 1910 zum Ober-Postsekretär befördert werden müssen. Durch die verspätete Beförderung habe er 5 225 *M* Gehalt zu wenig bezogen. Wegen Zahlung dieses Betrags beschritt der Beamte den Klageweg. Der Beklagte (Reichspostfiskus) erhob den Einwand der Unzulässigkeit des Rechtswegs. Das Landgericht erklärte den Rechtsweg für zulässig, wies aber den Klageanspruch als sachlich unbegründet ab. Die Berufung des Klägers wurde vom Oberlandesgericht mit der Maßgabe zurückgewiesen, daß die Abweisung der Klage wegen Unzulässigkeit des Rechtswegs geschehe. Das Reichsgericht bestätigte diese Entscheidung. Aus dessen Gründen ist folgendes hervorzuheben:

> Für die vermögensrechtlichen Ansprüche der Beamten aus ihrem Dienstverhältnis ist nicht etwa, wie die Revision meint, der Rechtsweg eröffnet, soweit er nicht durch besondere Vorschrift ausdrücklich ausgeschlossen ist, sondern aus der öffentlich-rechtlichen Natur des Beamtenverhältnisses in allen seinen Beziehungen, insbesondere auch soweit es vermögensrechtliche Wirkungen erzeugt, folgt für alle daraus abgeleiteten Ansprüche die Unzulässigkeit des Rechtswegs, insoweit er nicht durch besondere gesetzliche Bestimmung zugelassen ist. Letzteres ist bezüglich eines Anspruchs auf Ersatz durch verspätete Verleihung einer Amtsstelle erwachsenen Schadens nicht geschehen. Der § 149 RBG., auf den sich der Kläger in erster Linie berufen hat, läßt den Rechtsweg für einen solchen Anspruch, insbesondere auch wenn er von einem Militäranwärter auf Grund der sogenannten Anstellungsgrundsätze des Bundesrats erhoben wird, nach feststehender Rechtsprechung nicht zu; er eröffnet ihn ausdrücklich nur für »vermögensrechtliche Ansprüche der Reichsbeamten aus ihrem Dienstverhältnisse«, d. h. aus einer durch Verleihung eines Amtes tatsächlich gegebenen Stellung des Beamten. Aber der § 149 kommt hier nicht mehr zur Anwendung. **Er ist ersetzt durch Art. 129 Abs. 1 Satz 4 der Reichsverfassung (RVerf.) vom 11. August 1919**, der als prozeßrechtliche Vorschrift sofort Geltung erlangt hat und auch auf die bereits vor der Verkündung der RVerf. begründeten vermögensrechtlichen Ansprüche der Beamten Anwendung

findet. Daraus, daß in diesem Satze: »Für die vermögensrechtlichen Ansprüche der Beamten steht der Rechtsweg offen« die Worte »aus ihrem Dienstverhältnisse« fehlen, glauben das Landgericht und die Revision schließen zu sollen, daß auch für den vorliegenden Klageanspruch jetzt der Rechtsweg gegeben sei. Das Berufungsgericht ist dagegen anderer Meinung, und ihm ist darin beizupflichten, daß die RVerf. durch die Fortlassung der Worte »aus ihrem Dienstverhältnisse« in Abänderung des bisherigen Rechts den Rechtsweg für Schadensersatzansprüche wegen Nichtverleihung oder verspäteter Verleihung einer Beamtenstelle nicht hat eröffnen wollen und nicht eröffnet hat. Die Unzulässigkeit des Rechtswegs für solche Ansprüche beruht keineswegs nur auf jenen Worten des § 149 RBG. und der entsprechenden Landesgesetze (z. B. des preußischen Gesetzes vom 24. Mai 1861 § 1 und des preußischen Kommunalbeamtengesetzes § 7), sondern auf dem allgemeinen Grundsatz des Beamtenrechts, daß es einen im Rechtsweg verfolgbaren Anspruch auf den nur der Entschließung der Verwaltungsbehörden unterliegenden hoheitsrechtlichen Akt der Verleihung einer Beamtenstelle nicht gibt. Auf Grund dieser Erwägung hat der erkennende Senat bereits früher ausgesprochen, daß auch durch Art. 129 RVerf. der Rechtsweg für einen Ersatzanspruch wegen verspäteter Anstellung nicht eröffnet ist. Hiervon gilt, wie bisher, auch für Militäranwärter keine Ausnahme.

Schriftwerke.

Die Lehre von der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung. Von Dr. Günther Holstein. Berlin 1921, Verlag Otto Liebmann. (Öffentlich-rechtliche Abhandlungen, herausgegeben von Triepel-Kaufmann-Smend.) 102 Seiten. 24 *M*.

Der Verfasser setzt sich kritisch mit der Lehre Otto Mayers (Deutsches Verwaltungsrecht 2. Aufl. Bd. 2) von der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkung auseinander, deren schwache Seiten er in einer wertvollen Untersuchung beleuchtet. Er setzt diesem Begriff den der »Verwaltungspflichtigkeit des Eigentums« gegenüber. An den Fällen der Inanspruchnahme des Privateigentums zugunsten der RPTV. ist der Verfasser naturgemäß nicht vorübergegangen. Seinen Ausführungen über die Rechtsstellung der RTV. im Rechtsleben kann jedoch nicht in allen Punkten beigetreten werden. Es ist richtig, daß nicht jedes öffentlichen Zwecken dienende Unternehmen Eingriffe in das Privateigentum vornehmen kann (S. 69). Aber der »Staatsverkehrsanstalt«, wie sie das Reichspost- und -telegraphenwesen darstellt, kommt eine besondere Rechtsnatur zu, die freilich Holstein nicht anerkennt. Die hoheitsrechtliche Natur des Post- und Telegraphenwesens leugnet er (S. 67). Unter Hoheitsrechten versteht er Herrschaftsrechte über Land und Leute, die durch Befehle herrschaftliche Gewaltbefugnisse und Zwang ausüben (S. 56, 62, 67, 69). Der Rechtsprechung des Reichsgerichts über diese Frage sowie der verschiedenartigen Entwicklung des Eisenbahnwesens und Post- und Telegraphenwesens (vgl. hierüber Postarchiv 1921 S. 476 Anm. 3) hat der Verfasser nicht die gebotene Beachtung geschenkt. Seine Ausführungen sind in diesem Punkte nicht überzeugend; seine Stellungnahme zu dem nur auf die Unzulässigkeit des Rechtswegs hinauslaufenden, nicht aus materiellen Gründen zur Abweisung gelangenden Urteil RGZ. Bd. 73 S. 270

(Klage auf Einschränkung des Rohrpostbetriebs, um Störungen von Nachbargrundstücken zu vermeiden) ist nicht befriedigend. Besondere Aufmerksamkeit verdienen die Darlegungen Holsteins, mit denen er den Begriff der Verwaltungspflichtigkeit des Eigentums entwickelt. Ausgehend von deutschrechtlichen Rechtsgedanken (S. 75 ff.) und von dem programmatischen Satze des Art. 153 RV., wonach »Eigentum verpflichtet, sein Gebrauch zugleich Dienst sein soll für das gemeine Beste« (S. 87, vgl. übrigens auch RGZ. 89 S. 122) setzt Holstein dem Begriff der Beschränkung des Eigentums die Beschränkung der Eigentumswillkür entgegen und entwickelt den Gedanken, daß das Eigentum Recht und Pflicht zugleich sei, daß das Wesen seiner Pflichtgebundenheit Sozialpflichtigkeit ist (S. 96) und daß diese »Sozialgebundenheit« des Eigentums von selbst im gleichen Maße zur »Verwaltungspflichtigkeit« des Eigentums wird, wie der Staat die Reglung der sozialen Beziehungen im weitesten Sinne zu seinen Aufgaben erhoben und die Verwaltung mit ihrer Ausführung beauftragt hat (S. 96). Zur Begründung der Sozialpflichtigkeit des Eigentums verlangt Holstein stets eine gesetzliche Grundlage (S. 34 ff., 75 ff., 97). Die Gedankengänge des Verfassers erscheinen geeignet, mancher bisher nur mit bürgerlich-rechtlicher Methodik zu erfassenden Erscheinung des Rechtslebens befriedigende theoretische Gestalt zu geben. Nur hat Holstein die wichtige Frage nach Wesen und Inhalt des Rechts nicht weiter untersucht, welches dieser Verwaltungspflichtigkeit des Eigentums entspricht; jedenfalls kann nicht angenommen werden, daß Holstein das Bestehen eines der Verwaltungspflichtigkeit des Eigentums entsprechenden Rechts des Staates leugnen wollte.

Die drei Fälle der Inanspruchnahme von privatem Eigentum für Post- und Telegraphenbetriebszwecke, die Holstein erörtert, sind das Anbringen von Briefkästen, die sogenannten Hausbesitzererklärungen (§ 12 II FO.) und die Benutzung der Verkehrswege auf Grund des TWG.

Erkennt man die hoheitsrechtliche Natur des Postwesens an, so wird man in dem Anbringen der Briefkästen eine Erscheinungsform dieses Hoheitsrechts zu erblicken haben. Das Hoheitsrecht der RPTV. reicht jedoch nicht so weit, daß sich der Eigentümer eines Hauses das Anbringen des Briefkastens gegen seinen Willen gefallen lassen müßte. Das Recht der RPV., fremdes Eigentum zum Anbringen von Briefkästen zu benutzen, beruht auf privatrechtlicher Grundlage, Vertrag mit dem Eigentümer. Enteignung zur Anbringung von Briefkästen auf Grund der allgemeinen Enteignungsvorschriften kann füglich schon aus praktischen Gründen aus der Erörterung bleiben. So bestechend die entgegengesetzte Ansicht Mayers ist (Deutsches Verwaltungsrecht 2. Aufl. II S. 235, 236, besonders Anm. 24), daß der Hauseigentümer gegen das Anbringen von Briefkästen keinen Einspruch erheben darf, so sehr muß ihre Berechtigung bezweifelt werden.

In der rechtlichen Beurteilung der Hausbesitzererklärung (Stützpunktserklärung) als eines privatrechtlichen Vertrags ist Holstein (S. 94) beizupflichten. Seinen Ausführungen legt er jedoch einen veralteten Vordruck zur Hausbesitzererklärung zugrunde. Die Ansicht von Mayer (a. a. O. S. 236), wonach der RTV. ein Stützpunktsrecht ohne Rücksicht auf den Willen des Hauseigentümers zustehe, findet in der tatsächlichen Rechtslage keinen Anhalt. Wie die Begründung zum TWG. S. 26 (Stenographische Berichte des Reichstags 1898/99, 10. L. P. Aktenstück 170) ergibt, auf die übrigens Anschütz im Verwaltungsarchiv 14 (1905) S. 331 Anm. 19 zur Widerlegung von Mayer hinweist, ist beim Erlaß des TWG. das Bestehen einer solchen öffentlich-rechtlichen Pflicht des Hauseigentümers ausdrücklich verneint worden. Die Begründung sagt hierüber weiter: »Bisher ist . . . es gelungen, im Wege der Vereinbarung die Zu-

stimmung der Hausbesitzer zur Benutzung der Hausdächer für die Stützpunkte zu erlangen« und »ein Widerspruch der Hauseigentümer sei nicht zu befürchten«. Auf den gleichen Erwägungen beruhen die Bestimmungen der FO. vom 25. August 1921 über die Benutzung der Grundstücke und Gebäude (§ 12, II FO.), was namentlich im Abs. 3 dieser Vorschrift — Bestimmung für Bayern — zum Ausdruck kommt, wonach die Auseinandersetzung mit dem Hauseigentümer ausdrücklich »Sache des Teilnehmers« ist, mithin auf das rein bürgerlich-rechtliche Gebiet verlegt wird. Holstein hätte hier noch tiefer in das geltende Recht eindringen sollen.

Was das Recht der RTV. zur Benutzung von Verkehrswegen anlangt, so sind die Ansichten über die Natur dieses Rechts geteilt. Die einen nehmen eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung zugunsten der RTV. an (vgl. Schelcher TWG. S. 73; Meißner in Egers Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen 32 S. 26; Lange, Wegerecht der TV. Diss. 1914 S. 60); andere dagegen gestehen der RTV. eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit zu (vgl. Germershausen Wegerecht 1. Aufl. Bd. I S. 141, 2. Aufl. S. 199; Germershausen im Preußischen Verwaltungsblatt 1900 (Bd. 21) S. 178; Hatscheck Institutionen des deutschen und preußischen Verwaltungsrechts 1919 S. 517). Man wird daran festzuhalten haben, daß der RTV. jedenfalls nach der Inanspruchnahme eines Weges durch eine Telegraphenlinie ein absolutes, gegen widerrechtliche Störungen durch § 823 Abs. 1 BGB. — abgesehen von § 823 Abs. 2 BGB. in Verbindung mit §§ 317 bis 318 StGB. — geschütztes Recht zusteht, dessen Inhalt, gemessen an den Begriffen des bürgerlichen Rechts, als beschränkte persönliche Dienstbarkeit bezeichnet werden kann. Der von Holstein vorgeschlagene Begriff der Verwaltungspflichtigkeit des Eigentums, der »Telegraphenpflichtigkeit der öffentlichen Wege« (S. 98) führt auf einen neuen Weg, um der Rechtsstellung der RTV. eine der öffentlich-rechtlichen Grundlage ihres Rechts angepaßte Grundlage zu geben. Nur zeigt sich gerade an dieser wichtigen Stelle die Lücke der Darstellung von Holstein. Es fehlt die Stellungnahme zu der Frage, welche Rechtsstellung die Verwaltung einnimmt, wenn sie die »Verwaltungspflichtigkeit« des fremden Eigentums geltend macht. Das Bestehen eines absoluten, des Schutzes gegen Dritte sicheren Rechts wird sich schwerlich bestreiten lassen. Ein Eigentumsrecht kann es nicht sein. Es ist ein besonders geartetes, auf öffentlich-rechtlicher Grundlage beruhendes, durch Strafvorschriften besonders geschütztes Recht zur Benutzung fremden Eigentums (vgl. so auch die Begründung zum TWG., Stenographische Berichte des Reichstags 1898/99, Aktenstück Nr. 170 S. 12, Postarchiv 1899 S. 357).

Die interessante Schrift, deren Zitate jedoch nicht immer ganz genau sind, ist ein verdienstvoller Beitrag zur Lehre des Rechts der Staatsverkehrsanstalten.

Zu der im laufenden Jahrgang des Archivs (Heft 3) besprochenen Handausgabe des Einkommensteuergesetzes vom Senatspräsidenten am Reichsfinanzhof Dr. jur. Georg Strutz ist von demselben Verfasser und in demselben Verlag zum Preise von 14 ℳ ein Nachtrag (mit 86 Seiten) erschienen, in dem die vom Reichstag am 17. Dezember 1921 beschlossenen Änderungen des Einkommensteuergesetzes — vollzogen vom Reichspräsidenten am 20. Dezember 1921 — eingehend erläutert werden. In einem Anhang sind die nach dem Erscheinen des Hauptwerks ergangenen Durchführungsbestimmungen beigegeben, so daß das Gesamtwerk einen vollständigen Kommentar des Einkommensteuergesetzes mit seinen zahlreichen Novellen und Ausführungsbestimmungen darstellt und ein ausgezeichneter Wegweiser und Ratgeber für alle Einkommensteuerpflichtigen ist.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

GERR

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
OCT 3 1922

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 9 **Berlin, September** **1922**

Inhalt: Der einmalige Fernsprechbeitrag, S. 277. — Das Posterholungsheim Schloß Nordkirchen, S. 290. — »Töchterhort«, Stiftung für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten, S. 295.

Schriftwerke: Thurn, H., Das drahtlose Telegraphieren und Fernsprechen mit Hilfe von Kathodenröhren, S. 300. — Nachweis von Aufsätzen, S. 301.

Der einmalige Fernsprechbeitrag.

Von Postrat Gebbe in Berlin (Reichspostministerium).

Es ist haushaltsrechtlicher Grundsatz, daß große einmalige Ausgaben, die vorzugsweise der Zukunft zugute kommen, einen dauernden Wert besitzen und eine ausreichende Verzinsung gewähren, d. h. entsprechende Einnahmen verbürgen, also Kosten für werbende Anlagen, aus Anleihemitteln bestritten werden (s. Denkschrift zum Etat für das Rechnungsjahr 1907, betr. Grundsätze über die Verweisung von Ausgaben auf die Anleihe). Bei der Post- und Telegraphenverwaltung rechneten zu solchen Ausgaben seit jeher insbesondere die für Beschaffung von Telegraphen- und Fernsprechkabeln und für Herstellung von Fernsprechanlagen, die nach Art und Umfang über den Rahmen der bloßen regelmäßig wiederkehrenden Ausgestaltung des Fernsprechnetzes hinausgehen. Bis 1920 wurden die Mittel zu derartigen Ausgaben der Post- und Telegraphenverwaltung ausschließlich durch den ordentlichen Haushalt zur Verfügung gestellt; sie wurden zu Lasten des außerordentlichen Haushalts verzinst, und zwar in den letzten Jahren mit 5 v H, und mit jährlich 1,9 v H getilgt, so daß unter Berücksichtigung der auflaufenden Zinseszinsen der Anleihebetrag in rd. 30 Jahren aus den Mitteln des ordentlichen Haushalts abgetragen war.

Als nach Beendigung des unglücklichen Krieges die Post- und Telegraphenverwaltung gewaltiger Mittel bedurfte, um die gesamten Fernsprechanlagen, die während des Krieges im großen und ganzen nur notdürftig hatten instandgesetzt werden können und daher vielfach stark verschlissen waren, wieder in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen und das ganze Netz so auszubauen, daß es den starken Verkehrszuwachs ordnungsmäßig aufnehmen konnte, schien es angesichts der unübersichtlichen Finanzlage des Reichs bedenklich, die Gelder auf dem gewohnten Wege der Anleihe flüssig zu machen. Insbesondere wurde befürchtet, daß durch die Begebung weiterer Anleihen in der erforderlichen Höhe — der Bedarf für 1920 und 1921 wurde schon damals auf über 1½ Milliarden Mark geschätzt — die bereits stark gesunkene Valuta ungünstig beeinflußt wurde. Reichsrat und Reichsfinanzverwaltung verlangten, daß die Post- und Telegraphenverwaltung die Mittel selbst aufbrächte. In Frage konnte vielleicht die Ausgabe einer Postanleihe (in Gestalt von Postobligationen) kommen, bei der das Eigentum der Postverwaltung an Grundstücken, Gebäuden und Einrichtungen als Sicherheit zu dienen hatte. Da indessen das

Posteigentum mit für die allgemeinen Reichsschulden haftet, wäre damit gegenüber dem bisherigen Verfahren, Ausgaben fraglicher Art aus allgemeinen Anleihemitteln zu bestreiten, nichts gewonnen gewesen. Die Gebühren so zu bemessen, daß die erforderlichen Ausgaben laufend, d. h. in denselben Jahren, durch Einnahmen gedeckt wurden, erschien unmöglich, zumal ohnehin eine Erhöhung sämtlicher Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren — letzterer um rd. 100 v H — notwendig war, um den für 1920 berechneten Fehlbetrag von rd. 2 380 Millionen Mark um 1 545 Millionen Mark zu vermindern. Das Gegebene war vielmehr, die Fernsprechteilnehmer selbst zur Aufbringung der Mittel heranzuziehen, zumal sie den Hauptvorteil aus dem Wiederaufbau der Anlagen zogen. Andere Länder erhoben schon damals in ähnlicher Weise von neuen Teilnehmern Kostenzuschüsse für die Einrichtung von Anschlüssen. Da aber bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung die vorhandenen Teilnehmer mit herangezogen werden mußten und die Einziehung eines Beitrags in der erforderlichen Höhe als Kostenzuschuß unzweifelhaft zu einer Massenkündigung von Anschlüssen geführt hätte, kam man auf den Ausweg, den Beitrag nur für die Dauer des Bestehens des Anschlusses zu fordern und ihn bis zur Rückzahlung wie ein Darlehn zu verzinsen. Trotz dieser immerhin rücksichtsvollen Form begegnete der Plan, sobald er bekannt wurde, den heftigsten Angriffen in der Presse. Der Verkehrsbeirat stimmte jedoch dem Plane zu, da sich ein anderer Weg nicht zeigte.

Der am 10. März 1920 der Reichsregierung überreichte Entwurf eines Gesetzes, betr. Telegraphen- und Fernsprechgebühren, sah im § 3 für die Erhebung des Fernsprechbeitrags folgende Reglung vor:

»Die Fernsprechgebühren-Ordnung vom 20. Dezember 1899 (Reichsgesetzbl. S. 711) wird wie folgt geändert.

. . . IX. Hinter § 9 wird als neuer Paragraph eingeschaltet:

§ 10.

Die Fernsprechteilnehmer haben zum Ausbau des Fernsprechnetzes einen einmaligen Beitrag von 1 000 ℳ für jeden Hauptanschluß und von 200 ℳ für jeden Nebenanschluß zu leisten; die Zahlung des Beitrags ist Vorbedingung für die Belassung der bestehenden und die Herstellung neuer Anschlüsse.

Der Beitrag wird von dem auf die Einzahlung folgenden Monat ab mit 4 v H verzinst und dem Teilnehmer bei Aufhebung des Anschlusses zurückgezahlt.

Die Beiträge werden vom Reichspostminister verwaltet; ihre Verwendung wird in einer Anlage zum Haushalt der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nachgewiesen«.

In der Begründung des Gesetzentwurfs waren die Umstände, die zur Erhebung des Beitrags nötigten, ausführlich dargelegt. Für die Ausführung waren noch folgende Einzelheiten bemerkt. Die für Nebenanschlüsse vorgesehenen Beiträge werden auch für die von privaten Unternehmern hergestellten Nebenanschlüsse erhoben. Die Zahlung des Beitrags kann in vier Raten erfolgen. Über die Einzahlung des Beitrags erhält der Teilnehmer einen Empfangsschein. Die Zinsen werden dem Teilnehmer am Schlusse jedes Rechnungsjahrs vergütet.

Bei der Beratung im Reichsrat wurde dem neuen § 10, zum Teil den Ausführungen der Begründung entsprechend, folgende Bestimmung als zweiter Absatz eingefügt.

»Die Zahlung des Beitrags kann einmalig oder, wo das wirtschaftliche Bedürfnis vorliegt, in vierteljährlichen Raten von 250 ℳ erfolgen.

In besonderen Fällen bleibt dem Reichspostminister vorbehalten, die Zahlung auf einen längeren Zeitraum auszudehnen«.

Der Entwurf des Gesetzes, betr. Telegraphen- und Fernsprechgebühren, ging in der vom Reichsrat beschlossenen Fassung am 17. April 1920 an die verfassunggebende deutsche Nationalversammlung und wurde bereits für den 20. April zusammen mit anderen das Post- und Telegraphenwesen betreffenden Vorlagen auf die Tagesordnung gesetzt. Die erste Lesung, bei der die Vorlagen von dem Reichspostminister persönlich begründet wurden, verlief debattelos. Erst bei der zweiten Lesung am 24. April fand eine Aussprache statt (Stenographische Berichte, Bd. 333, S. 5413). Gleich der erste Redner, Abgeordneter Fischer, beanstandete, daß die Fernsprechteilnehmer durch den einmaligen Beitrag »zur Aufbringung des fehlenden Betriebskapitals« herangezogen werden sollten; er schlug vor, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zu dem Zwecke die Postscheckgelder benutzen sollte, die leicht erheblich vermehrt werden könnten, wenn die stehenbleibenden Beträge verzinst würden. Der Gedanke war an sich nicht neu und ist auch später noch wiederholt geäußert worden. Von den grundsätzlichen Bedenken, die gegen die Verwirklichung dieses Gedankens sprechen, abgesehen, wäre, wie der Reichspostminister in seiner Erwiderung auseinandersetzte, die Umsetzung des Vorschlags in die Tat damals schon deswegen unmöglich gewesen, weil der Postscheckverkehr infolge des starken Zuwachses in jener Zeit nur mit großer Mühe aufrechterhalten werden konnte. Ein plötzliches Anschwellen des Postscheckverkehrs, wie es die Einführung der Verzinsung der Einlagen mit sich gebracht haben würde, hätte dem Betrieb gefährlich werden können. Auch war, worauf der Reichspostminister ebenfalls hinwies, zu bedenken, daß weite Kreise Anstoß daran nehmen würden, das Reich durch Verzinsung der Postscheckgelder zum Sammelpunkt aller Spargelder zu machen, weil dadurch den Gemeindeverbänden usw. die für ihren eigenen Bedarf notwendigen baren Mittel entzogen werden würden. Andere Abgeordnete griffen die Gesetzesvorlage über den einmaligen Fernsprechbeitrag als nicht volkswirtschaftlich an und bemängelten, daß durch die Erhebung des Beitrags namentlich die kleinen Gewerbetreibenden und sonstigen schwachen Existenzen schwer getroffen würden, eine Befürchtung, die auch in der Presse vielfach laut wurde. Allen Angriffen konnte der Reichspostminister mit Erfolg dadurch begegnen, daß er erklärte, er und seine Mitarbeiter wären an die Vorlage nur mit größtem Widerstreben herangegangen, er wollte sich auf diese Form auch nicht festlegen, wenn ihm ein anderer Weg gezeigt werden würde, wie er das zum Ausbau des Fernsprechnetzes benötigte Geld erhalten könnte. Schließlich wurden von den Abgeordneten Dr. Most und Genossen drei Anträge eingebracht. Der weitestgehende Antrag ging dahin, den § 10 zu streichen. Ein Eventualantrag wollte die Worte: »Die Belassung der bestehenden und« im ersten Absatz beseitigen, den Fernsprechbeitrag also nur als Vorbedingung für Herstellung neuer Anschlüsse bewilligen. Der zweite Eventualantrag schlug vor, dem ersten Absatz den Satz beizufügen: »Die Zahlung kann in deutscher Kriegsanleihe erfolgen, die zum Nennwert angenommen wird«. Alle drei Anträge wurden abgelehnt. Die dritte Lesung, die sich unmittelbar an die zweite anschloß, hatte dasselbe Ergebnis. Bei der Gesamtabstimmung wurde der Gesetzentwurf, betr. Telegraphen- und Fernsprechgebühren, in der vom Reichsrat beschlossenen Fassung angenommen. Das Gesetz wurde am 6. Mai 1920 vollzogen und durch die Nr. 103 des Reichsgesetzblatts (S. 894) verkündet. Im Amtsblatt des RPM. wurde es durch Vf. Nr. 55 vom 20. Mai 1920 (S. 129) bekanntgemacht.

Durch § 3 Punkt X des Gesetzes erhielt der bisherige § 10 der FGO. die Nr. 11 und eine neue Fassung, die vorsah, daß u. a. die weiteren Bestimmungen über den einmaligen Fernsprechbeitrag vom Reichspostminister mit Zustimmung

des Reichsrats durch Verordnung festgesetzt werden sollten. Dies geschah durch die AB. zur FGO. vom 17. Juni 1920 (Zentralbl. f. d. D. R. S. 879 und Amtsbl. des RPM., Vf. Nr. 74 vom 17. Juni 1920, S. 163). Der einschlägige § 30 der AB. lautete:

»Der einmalige Beitrag.

Dem Anschlußinhaber wird über die Einzahlung des einmaligen Beitrags ein Empfangsschein ausgestellt. Die Zinsen werden ihm am Schlusse jedes Rechnungsjahres oder, wenn der Anschluß im Laufe eines Rechnungsjahres aufgehoben wird, bei der Rückzahlung des Beitrags vergütet.

Die weiteren Bestimmungen erläßt die Telegraphenverwaltung«.

Die auf Grund des zweiten Absatzes des § 30 der AB. zur FGO. erlassenen Verwaltungsvorschriften wurden durch Amtsbl.-Vf. Nr. 103 vom 11. August 1920 (S. 280) veröffentlicht. Sie im Wortlaut anzuführen, würde zu weit gehen. Teil I handelte von der Zahlung des Beitrags durch den Anschlußinhaber; die hauptsächlichsten Bestimmungen waren, kurzgefaßt, folgende. Der Inhaber des Hauptanschlusses hat auch die Beiträge für die zugehörigen Nebenanschlüsse, einschließlich der nicht von der Telegraphenverwaltung hergestellten Nebenanschlüsse, zu entrichten. Wenn ein wirtschaftliches Bedürfnis vorliegt, kann die Zahlung des Beitrags auf einen längeren Zeitraum ausgedehnt werden; die niedrigste Teilzahlung beträgt 100 ℳ für einen Haupt- und 50 ℳ für einen Nebenanschluß. Die Zahlungen sind in der Regel auf das Postscheckkonto des Vermittlungsamts zu leisten; Barzahlungen werden nur ausnahmsweise angenommen. Neue Anschlüsse werden erst hergestellt, wenn der Beitrag oder die erste Teilzahlung eingegangen ist. Der Empfangsschein wird erst nach Vollzahlung des Beitrags ausgefertigt; er gilt nicht als eine über die Forderung ausgestellte Verschreibung. Ein Anschluß wird nur übertragen, wenn auch die aus der Beitragszahlung erwachsenen Ansprüche auf den neuen Inhaber übergehen, worüber sich der alte und der neue Teilnehmer zu verständigen haben. Die Zinsen werden dem Empfangsberechtigten in der letzten Hälfte des März jedes Jahres gezahlt; eine Aufrechnung mit der Forderung auf die fälligen Fernsprechgebühren findet nicht statt. Die Zinsen unterliegen der Kapitalertragsteuer, soweit der Empfangsberechtigte nicht davon befreit ist. Für die Abtretung, Pfändung und Verpfändung der Ansprüche gelten die allgemeinen Vorschriften (BGB., ZPO. usw.).

Teil II der Verwaltungsvorschriften handelte von der Zahlung des Beitrags durch die Deutsche Volksversicherung. Dazu ist folgendes zu bemerken. Mit Rücksicht auf die Angriffe, die gegen den einmaligen Beitrag sowohl im Reichstag wie in der Presse erhoben worden waren und die in der Hauptsache beklagten, daß durch die Erhebung des Beitrags, der in der damaligen Zeit immerhin noch eine erkleckliche Summe darstellte, gerade die kleinen Gewerbetreibenden usw. besonders empfindlich getroffen würden, hielt es das RPM. für seine Pflicht, den Fernsprechteilnehmern wenigstens einen amtlichen Weg zu öffnen, die geforderte Summe durch Aufnahme eines Darlehns zu mäßigen Zinsen aufzubringen. Trotzdem nach verschiedenen Seiten Fühlung genommen wurde, liefen Angebote nur spärlich ein, was bei der unsicheren Lage der politischen Verhältnisse im Frühjahr 1920 nicht weiter verwunderlich war. Teilweise wurden neben den gesetzlichen Zinsen von 4 v H Überzinsen bis zu 7 v H gefordert. Lediglich die Deutsche Volksversicherung, Gemeinnützige Aktiengesellschaft in Berlin-Schöneberg, machte ein brauchbares Angebot. Sie machte sich anheischig, zur Aufbringung der erforderlichen Mittel ein Konsortium zu gründen, und erklärte sich bereit, den Fernsprechteilnehmern

die Beitragssummen auf 10 Jahre unter der Bedingung vorzustrecken, daß die gesetzlichen Zinsen ihr ausgezahlt würden und die Teilnehmer durch Vermittlung der Telegraphenverwaltung eine einmalige Einschreibgebühr von 2 v H und eine jährliche Vergütung an sie entrichteten, die stets 2½ v H weniger als der jeweilige Reichsbanklombardsatz, mindestens aber 2½ v H, betragen sollte. Die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hatte sich zu verpflichten, der Deutschen Volksversicherung die Beitragssummen zurückzuzahlen, wenn der Anschluß aufgehoben werden oder der Teilnehmer mit den laufenden Vergütungen für die Gesellschaft in Rückstand geraten oder der Vertrag nach Ablauf der 10 Jahre, für die das Darlehn gewährt wurde, nicht erneuert worden sein sollte. In den beiden letzteren Fällen sollte der Teilnehmer gehalten sein, den als Vorbedingung für die Belassung des Anschlusses geltenden Beitrag selbst einzuzahlen, während er anderseits berechtigt sein sollte, das Darlehn innerhalb der 10 Jahre jederzeit durch eigene Beitragsleistung abzulösen. Für die Mühewaltung bei Einziehung der Einschreibgebühren und der laufenden Vergütungen für die Deutsche Volksversicherung wurde der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung eine jährliche Entschädigung von ½ v H zugestanden. Der Vertrag wurde am 29. Juni 1920 abgeschlossen. Die jährliche Entschädigung wurde später für die vom 1. April 1921 an vorgestreckten Beiträge auf 1 v H erhöht. In die Verwaltungsvorschriften wurden nur die das Vertragsverhältnis zum Teilnehmer berührenden Bestimmungen und der Vordruck zu den Anträgen der Teilnehmer an die Deutsche Volksversicherung aufgenommen. Für letzteren wurde folgender Wortlaut vorgesehen: »Ich (Wir) beauftrage .. unter eigener Haftung auf Grund der umseitig abgedruckten Vorschriften der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung die Deutsche Volksversicherung A. G. usw. den nach § 10 der Fernsprechgebühren-Ordnung (in der Fassung des Gesetzes vom 6. Mai 1920) für meine .. (unsere ..) Haupt-Anschluß (Anschlüsse) und meine .. (unsere ..) Neben-Anschluß (Anschlüsse) zu leistenden einmaligen Beitrag von .....*M* auf die Dauer von 10 Jahren der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zu zahlen. Ich (Wir) erkenne .. ausdrücklich an, daß die obenerwähnten, umseitig abgedruckten Vorschriften gegen mich (uns) wirksam werden. Die Stempelkosten für diese Erklärung trage .. ich (wir). Ort, Tag, Unterschrift«. Der Auftrag war nach einer Fußbemerkung bei dem zuständigen Fernsprechvermittlungsamt einzureichen.

Mit vorstehendem ist eine Übersicht gegeben über die ersten Grundlagen, nach denen der einmalige Fernsprechbeitrag zu erheben und zu verwalten war. Das Gesetz, betr. Telegraphen- und Fernsprechgebühren, vom 6. Mai 1920 ist inzwischen durch das Fernsprechgebühren-Gesetz vom 11. Juli 1921 (Reichsgesetzbl. S. 913, Amtsbl. des RPM. S. 123) aufgehoben worden. Die Bestimmungen über den einmaligen Fernsprechbeitrag sind dabei unverändert in den § 11 des Fernsprechgebühren-Gesetzes übernommen worden. Die Ermächtigung des Reichspostministers, die Einzelheiten mit Zustimmung des Reichsrats durch Verordnung zu regeln, ist jetzt im § 12 dieses Gesetzes festgelegt. Auf Grund dieser Bestimmung sind die AB. zur FGO. vom 17. Juni 1920 durch die Fernsprechordnung vom 25. August 1921 (Reichsgesetzbl. S. 1207, Amtsbl. des RPM. S. 141) ersetzt worden, die auch wieder im § 30 die Bestimmungen über den einmaligen Fernsprechbeitrag enthält. An die Stelle der früheren Verwaltungsvorschriften sind die Ausführungsbestimmungen zum Fernsprechgebühren-Gesetz und zur Fernsprechordnung (Anl. 1 zur Amtsbl.-Vf. Nr. 71 vom 28. September 1921, S. 183) getreten. Bei der Neuregelung wurden aber die wesentlichsten Bestimmungen der früheren Verwaltungsvorschriften über die Zahlung des Beitrags durch den Teilnehmer in die Fernsprechordnung selbst übernommen, so u. a. die über die Verpflichtung des Haupt-

anschlußinhabers zur Zahlung des Beitrags für die mit seinem Anschluß verbundenen Nebenanschlüsse, über die Zulässigkeit von Teilzahlungen, über den Empfangsschein und über die Kapitalertragsteuerpflichtigkeit der Zinsen. Die Bestimmungen über Abtretungen und Pfändungen wurden wie folgt gefaßt: »Auf die Ansprüche des Teilnehmers auf Verzinsung und Rückzahlung des Beitrags finden, soweit im Fernsprechgebühren-Gesetz und in der Fernsprechordnung nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften des bürgerlichen Rechts Anwendung«. Unter dem Stichwort »Aufrechnung« wurde an Stelle der früheren Vorschrift, daß eine Aufrechnung der Zinsen mit den Fernsprechgebühren nicht stattzufinden habe, folgende Bestimmung eingefügt: »Hat ein Dritter den Beitrag für den Teilnehmer eingezahlt, so werden Schulden des Teilnehmers gegen den Beitrag nebst Zinsen nicht aufgerechnet. Das gleiche gilt für Teilbeträge des Beitrags, die ein Dritter für den Teilnehmer eingezahlt hat«. Sie entsprach einer bei den Beratungen der gesetzgebenden Körperschaften regierungsseitig abgegebenen Erklärung und sollte festlegen, daß die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für den Fall, daß der Anspruch auf den Beitrag im Wege der Abtretung auf einen Dritten übergegangen ist, auf die ihr nach § 406 in Verbindung mit § 404 BGB. zustehende Befugnis zur Aufrechnung von Schulden des Teilnehmers mit dem Beitrag dem Dritten gegenüber nur dann verzichtet, wenn der Dritte den Beitrag oder den Teilbeitrag für Rechnung des Teilnehmers eingezahlt und den Anspruch auf Rückzahlung und auf die Zinsen hierbei erworben hat, nicht aber dann, wenn die Forderung erst nachträglich auf ihn übertragen worden ist. Die Ausführungsbestimmungen zur Fernsprechordnung enthalten neben Erläuterungen und neben den aus den früheren Verwaltungsvorschriften unverändert übernommenen Bedingungen für die Beitragsgestellung durch die Deutsche Volksversicherung jetzt noch die Bestimmungen über die Zahlung der Beiträge für die Anschlüsse der Reichsbehörden. Mit dem Reichsfinanzministerium war nämlich vereinbart worden, daß die Beiträge für diese Anschlüsse auf Grund einer Zählung vom Reichsfinanzministerium in einer runden Summe abgelöst werden sollten. Ein ähnliches Verfahren wurde mit dem Reichsverkehrsministerium für die Anschlüsse der Eisenbahnverwaltung verabredet, die als Betriebsverwaltung an der vom Reichsfinanzministerium zur Verfügung gestellten Ablösungssumme nicht teilnehmen konnte.

Für die Erhebung und Verrechnung der Beiträge mußten, da ähnliche Einnahmen bei der Post- und Telegraphenverwaltung bisher nicht üblich waren, völlig neuartige Kassenvorschriften gegeben werden. Sie sind durch Amtsbl.-Vf. Nr. 109 vom 17. August 1920, S. 315, veröffentlicht worden und fast unverändert noch heute in Kraft. Leitend für den Aufbau dieser Bestimmungen war das Bestreben, die Beitragssummen, deren Höhe bei den einzelnen Vermittlungsämtern durch Anschlußkündigungen und Neueinrichtungen von Anschlüssen natürlich andauerndem Wechsel unterworfen war, stets tunlichst voll zur Verfügung zu haben. Die Änderungen mußten schnell mit der den Beitrag verwaltenden Zentralstelle ausgeglichen werden können. Aus diesem Grunde wurden die OPK., soweit es angängig war, bei der Verrechnung der Beiträge ausgeschaltet, zumal diese Dienststellen zur Zeit der Einführung des Beitrags ohnehin durch andere Rechnungsgeschäfte stark genug belastet waren. Als Zentralstelle wurde eine besondere Rechnungsstelle für den einmaligen Fernsprechbeitrag eingerichtet und dem Rechnungsbüro des RPM. unterstellt. Sie steht mit allen Fernsprechvermittlungsämtern des alten Reichspostgebiets in unmittelbarem Abrechnungsverkehr, ebenso mit den Dienststellen, die in Bayern und Württemberg für die Berechnung der Fernsprechgebühren usw. zuständig sind, das sind in Bayern die Telegraphen- und Fernsprechbetriebsbüros bei den

Ober-Postdirektionen und die Fernsprechämter in München und Nürnberg und in Württemberg die Telegraphenbauämter. Der Abrechnungsverkehr wird ausschließlich im Postscheckweg abgewickelt. Die Rechnungsstelle bei dem Rechnungsbüro des RPM. unterhält der Übersichtlichkeit wegen bei dem PScA. in Berlin drei Postscheckkonten, für die leicht merkbare Kontonummern ausgewählt wurden: Nr. 87 100 für die Abrechnung über die bei den Vermittlungsämtern von den Teilnehmern — oder von Dritten für ihre Rechnung — eingezahlten Beiträge, Nr. 87 200 für die Abrechnung mit der Deutschen Volksversicherung über vorgestreckte Beiträge und Nr. 87 300 für die Abrechnung über die für Rechnung der Deutschen Volksversicherung von den Teilnehmern einzuziehenden Vergütungen. Die auf die Konten Nr. 87 100 und 87 200 eingehenden Beträge stellen für die Rechnungsstelle bei der Abrechnung mit der General-Postkasse, an die die Beiträge je nach Bedarf auf Grund von Verfügungen des RPM. abzuführen sind, die Schuld oder das Soll dar; die Forderung bilden die abgeführten Summen und die jeweiligen Kontobestände. Gegenüber der Gesamtheit der Vermittlungsämter stellen die Eingänge auf den Postscheckkonten dagegen für die Rechnungsstelle die Forderung oder das Haben dar; die Schuld oder das Soll bilden die Kontoblätter, die von der Rechnungsstelle für jedes Vermittlungsamt, getrennt für Einzahlungen durch die Teilnehmer und für die Anmeldung von Beiträgen, die die Deutsche Volksversicherung vorzustrecken hat, zu führen sind. Insgesamt werden von der Rechnungsstelle etwa 6 000 derartige Kontoblätter geführt. Sie haben Taschenform; die Taschen dienen zur Aufbewahrung der zugehörigen Belege (Überweisungsabschnitte usw.). Die Übereinstimmung mit den von den Vermittlungsämtern zu führenden Büchern, einem Eingangsnachweis für eingezahlte Beiträge und einem Anmeldenachweis für Beiträge der Deutschen Volksversicherung, wird dadurch gewährleistet, daß die Summe der überhaupt überwiesenen Beträge von dem Vermittlungsamt auf jedem Überweisungsabschnitt nachrichtlich vermerkt werden muß. Damit die Vollzähligkeit der Überweisungsabschnitte leicht geprüft werden kann, müssen diese überdies laufend numeriert werden. Auf das Postscheckkonto Nr. 87 200 führen die Vermittlungsämter nur die für die Deutsche Volksversicherung zu erhebenden Einschreibgebühren ab. Da diese 2 v H der anzufordernden Beiträge ausmachen, ergibt sich daraus ohne weiteres die von der Deutschen Volksversicherung einzuzahlende Summe. Rückzahlungen von Fernsprechbeiträgen werden den Vermittlungsämtern bei Fälligkeit geleistet und den Ober-Postkassen auf dem gewöhnlichen Abrechnungsweg auf Grund eines Auszugs aus einer darüber zu führenden Liste in Rechnung gestellt; sie werden den Ober-Postkassen von der Rechnungsstelle nach Anforderung durch die Ober-Postdirektionen im Postscheckweg erstattet. Beiträge, die an die Deutsche Volksversicherung zurückzuzahlen sind, werden von den Vermittlungsämtern in einem Abmeldenachweis zusammengestellt und bei der Rechnungsstelle abgemeldet. Die Rückzahlungen und Abmeldungen werden von der Rechnungsstelle ebenfalls auf den Kontoblättern, und zwar rechts neben den Eingängen vermerkt; die Summen bilden den Ausgleich für die Verminderung des Postscheckguthabens. Die Übereinstimmung mit den Büchern der Vermittlungsämter wird hierbei in ähnlicher Weise wie bei den Einzahlungen sichergestellt. Außer den genannten Kassenbüchern führen die Vermittlungsämter noch eine Grundliste über die einmaligen Fernsprechbeiträge. Sie bildet die Grundlage für die Erhebung der Beiträge. In ihr wird vermerkt, wie hoch der von jedem Teilnehmer aufzubringende Beitrag ist, welche Teilzahlungen ihm bewilligt sind, wieviel er bezahlt hat, wer Anspruch auf die Rückzahlung des Beitrags und auf die Zinsen hat, welche Beiträge zurückgezahlt sind usw. Die Grundliste stellt ferner die Unterlage dar für die Berechnung der Zinsen und der für die Deutsche Volks-

versicherung zu erhebenden laufenden Vergütungen. Das Gesamtsoll an Zinsen und an den genannten Vergütungen hat jedes Vermittlungsamt summarisch nach dem für jeden Monat tatsächlich vorhanden gewesenen Bestand an Beiträgen und an Anmeldungen für die Deutsche Volksversicherung, d. h. nach den Eingängen abzüglich der Rückzahlungen und nach den Anmeldungen abzüglich der Abmeldungen, festzustellen; die Ergebnisse müssen sich mit den Summen der für die einzelnen Zahlungsempfänger oder Zahlungspflichtigen nach der Grundliste berechneten Beträge decken. Die Zinsen werden von den Vermittlungsämtern bei Fälligkeit gezahlt, und zwar, wenn der Teilnehmer der Empfangsberechtigte ist, neuerdings, wie es in Bayern von vornherein gehandhabt wurde, durch Kürzung an gleichzeitig fälligen Fernsprechgebühren; sie werden auf gewöhnlichem Wege mit der Ober-Postkasse verrechnet und von dieser endgültig verausgabt. Die für die Deutsche Volksversicherung vierteljährlich zu erhebenden Vergütungen sind vertragsgemäß stets zusammen mit den Fernsprechgebühren von den Zahlungspflichtigen einzuziehen und auf Grund der summarischen Berechnung auf das erwähnte Konto Nr. 87 300 des Rechnungsbüros des RPM. (Rechnungsstelle für Fernsprechbeiträge) abzuführen. Ob der tatsächliche Bestand an Beiträgen und an Anmeldungen dem Beitragssoll entspricht, muß von den Vermittlungsämtern jährlich einmal nach der Zahl der Anschlüsse geprüft werden. Es ist dies eine der wichtigsten Prüfungen und der sicherste Weg, etwaigen Defekten auf die Spur zu kommen.

Für den rechnungsmäßigen Nachweis der aus Anlaß des Beitrags entstehenden Einnahmen und Ausgaben wurden im Haushalt des Reichspostministeriums folgende Positionen vorgesehen:

a) im außerordentlichen Haushalt als Einnahme

»Einmaliger Beitrag der Fernsprechteilnehmer zum Ausbau des Fernsprechnetzes«

für 1920 ..... 698 000 000 ℳ,
» 1921 ..... 614 000 000 »
» 1922 ..... 78 000 000 ».

Auf diesen Titel werden von der General-Postkasse auf Grund von Kassenverfügungen des RPM. die vom Rechnungsbüro (Rechnungsstelle für Fernsprechbeiträge) aus den Postscheckkonten Nr. 87 100 und 87 200 überwiesenen Summen vereinnahmt. Auf den Konten bleibt stets nur so viel stehen, daß die jeweils zu erwartenden Rückzahlungen beglichen werden können. Den Einnahmen des außerordentlichen Haushalts stehen die Ausgaben des außerordentlichen Haushalts gegenüber. Soweit diese nicht durch die Einnahmen gedeckt werden, sind sie auf Anleihemittel zu nehmen. In der Spalte »Erläuterungen« des Haushalts ist zu den obigen Einnahmeposten jedesmal vermerkt, daß beabsichtigt wird, den Betrag vom 1. April des nächsten Rechnungsjahrs ab mit jährlich 1,9 v H zu tilgen. Nach den gesetzlichen Bestimmungen wären Rücklagen nicht erforderlich. Es handelt sich daher lediglich um eine den Grundsätzen über die Tilgung von Anleihen angepaßte, vorsorgliche Maßnahme, die getroffen ist, damit die gesetzlichen Bestimmungen über den einmaligen Beitrag nach Ansammlung der für die Rückzahlung erforderlichen Summe wieder aufgehoben werden können;

b) im ordentlichen Haushalt als einmalige Ausgaben

1. »Verzinsung der Beiträge der Fernsprechteilnehmer zum Ausbau des Fernsprechnetzes«

für 1920 ..... 13 960 000 ℳ,
» 1921 ..... 48 896 000 »
» 1922 ..... 54 560 000 ».

Bei der Veranschlagung der Mittel ist nach den Erläuterungen darauf Rücksicht genommen, daß die in dem betreffenden Rechnungsjahr hinzutretenden Beiträge nicht für das ganze Jahr zur Verfügung stehen.

2. »Ansammlung einer Rücklage zur Rückzahlung des von den Fernsprechteilnehmern geleisteten einmaligen Baukostenbeitrags von 1 000 ℳ für jeden Hauptanschluß und von 200 ℳ für jeden Nebenanschluß«

für 1920	— ℳ,
» 1921	13 262 000 »
» 1922	24 928 000 ».

Die Beträge stellen 1,9 v H der für die Vorjahre in Einnahme gestellten Beitragssummen dar, d. h. für 1921 also 1,9 v H von 698 000 000 ℳ und für 1922 desgleichen von 1 312 000 000 ℳ. Nach den Erläuterungen werden den Rücklagen die aufkommenden Zinsen und Zinseszinsen zugeschlagen. Wie die Rücklagen angelegt werden und wieviel Zinsen jährlich aufkommen, geht aus dem Haushaltsplan selbst nicht hervor. Die Anlegung erfolgt in langfristigen Reichsschatzanweisungen, bei deren Ankauf die Reichsbank $4^5/_8$ v H Diskont gewährt. Es entspricht dies einer Verzinsung von rd. 4,85 v H, so daß die zur Rückzahlung der Beiträge aus den Jahren 1920 und 1921 erforderliche Summe von insgesamt 1 312 000 000 ℳ in rd. 30 Jahren angesammelt sein wird.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen ist die Verwendung der aufgekommenen Beiträge alljährlich in einer Anlage zum Haushalt der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nachzuweisen. Bis jetzt sind zwei derartige Verwendungspläne veröffentlicht worden, der eine im ersten Nachtrag zum Haushalt des RPM. für 1921, S. 48, und der andere im Haushalt des RPM. für 1922, S. 115. Aus letzterem ist ersichtlich, daß bis zum 31. Juli 1921 insgesamt 1 184 971 800 ℳ an Beiträgen eingegangen und daß davon bereits 1 098 000 000 ℳ als Einnahmen des außerordentlichen Haushalts für 1920 und 1921 verrechnet waren; 86 971 800 ℳ standen am 1. August 1921 zur Verfügung. An dem Haushaltsansatz von 1 312 000 000 ℳ für 1920 und 1921 fehlten nur noch 127 028 200 ℳ. Auch diese haben bis zum Rechnungsschluß für 1921 noch nahezu vollständig verbucht werden können, obwohl die Beiträge für die Anschlüsse in dem an Polen abgetretenen Teil Oberschlesiens inzwischen bereits zurückgezahlt worden sind. Bis zum 31. März 1921 waren übrigens, wie aus dem ersten Verwendungsplan ersichtlich ist, statt der veranschlagten 698 000 000 ℳ bereits 1 006 066 900 ℳ eingegangen. Die Einziehung der Hauptmasse des einmaligen Beitrags ist also überraschend schnell gelungen. Aus dieser Tatsache darf wohl mit Recht geschlossen werden, daß sich alle mit der Erhebung und Verrechnung der Beiträge betrauten Dienststellen der neuen Aufgabe mit besonderem Eifer und Geschick angenommen haben. Bei dieser Gelegenheit sei auch erwähnt, daß bis jetzt noch kein unaufklärbar gebliebener Unterschied in der Abrechnung der Rechnungsstelle über den Beitragsstand mit den einzelnen Vermittlungsämtern aufgetreten ist, und daß die Abrechnung über die laufenden Vergütungen für die deutsche Volksversicherung — von den natürlichen Ausfällen und Abrundungspfennigen abgesehen — noch auf Heller und Pfennig stimmt. Ob ein gleich günstiges Ergebnis bei den einzelnen Vermittlungsämtern hinsichtlich der Zinsen und hinsichtlich der Vollzähligkeit des Beitrags erzielt worden ist, kann aus den Abschlüssen der Rechnungsstelle nicht ersehen werden; die Kontrolle hierüber liegt den Vermittlungsämtern und der OPD. ob. Jedoch ist von Defekten nach dieser Richtung bei dem RPM. bis jetzt ebenfalls noch nichts bekannt geworden. Auch hat sich die Rückzahlung der Beiträge in Oberschlesien ohne Unterschied abgewickelt. Welche Wichtigkeit die Kontrollabschlüsse über das Beitrags-

soll bei den Vermittlungsämtern in dieser Beziehung haben, ist bereits erwähnt worden.

Was das Wesen des einmaligen Fernsprechbeitrags anlangt, so ist dieser bei den Verhandlungen in der verfassunggebenden Nationalversammlung — auch regierungsseitig — mehrfach als Zwangsanleihe bezeichnet worden. Der Ausdruck trifft meines Erachtens nicht zu; denn die typischen Merkmale einer Zwangsanleihe (zunächst zinslos oder nur geringe Verzinsung, erst später volle Verzinsung, Abstufung der Umlage nach dem Vermögen usw.) sind bei dem einmaligen Beitrag nicht vorhanden. Auch ist der Beitrag überhaupt nicht zwecks Abbürdung einer Schuld verlangt worden, wie es bei den Zwangsanleihen der Fall ist, sondern er wird zwecks Aufbringung der Mittel für den Ausbau des Fernsprechnetzes erhoben, und zwar nur von denjenigen Teilnehmern, die ihren Anschluß unter dieser Bedingung behalten oder einen neuen Anschluß haben wollen. Der Beitrag wird also für Leistungen verlangt, und zwar nur von denjenigen Teilnehmern, die den Vorteil aus den Leistungen genießen. Er ist also eine »Gebühr«, freilich eine Gebühr besonderer Art, da der Beitrag wie ein Darlehn verzinst und bei Aufhebung des Anschlusses zurückgezahlt wird. Die Verzinsung und das Rückzahlungsversprechen sind zwar von erheblicher Bedeutung in finanzieller Hinsicht, aber doch nur Zugeständnisse gewesen, die notwendig waren, um einer Massenkündigung von Anschlüssen vorzubeugen und um die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften zu erlangen. Der Beitrag steht seinem Wesen nach auf gleicher Stufe wie die Kostenzuschüsse und Einrichtungsgebühren, die jetzt auch bei uns wie in anderen Ländern für Herstellung der Anschlüsse erhoben und nicht zurückgezahlt werden. Wäre der Beitrag eine Zwangsanleihe, so könnte er z. B. nicht von den Gesandtschaften und Konsulaten fremder Länder gefordert werden, die als Exterritoriale von direkten Steuern und Abgaben jeder Art befreit sind. Der Beitrag bleibt auch nicht etwa, wie verschiedentlich angenommen worden ist, Eigentum des Einzahlers, das vom Fiskus zwangsweise oder zu treuen Händen verwaltet wird. Er ist auch keine Kaution, wie er in der Presse mehrfach genannt worden ist. Die Rechtslage ist vielmehr die, daß der Teilnehmer durch Bezahlung der Gebühr eine Forderung gegen den Fiskus erwirbt, die mit der Aufhebung des Fernsprechanschlusses fällig wird und bis dahin verzinst wird. Hieraus ergibt sich auch, daß der Beitrag »für Rechnung des Teilnehmers« von jedem beliebigen Dritten eingezahlt werden kann, daß Einzahlungen mit einschränkenden Vorbehalten als mit der Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften nicht vereinbar von der Postverwaltung zurückzuweisen sind, und daß der Anspruch auf die Rückzahlung des Beitrags und auf die Zinsen von Dritten nur durch Abtretung oder Verpfändung seitens des Teilnehmers oder durch gerichtliche Pfändung erlangt werden kann. Die Forderung auf Rückzahlung des Beitrags wird stets erst mit der Aufhebung des Anschlusses fällig. Ein Gläubiger des Teilnehmers kann die Forderung zwar jederzeit pfänden lassen; er ist aber nicht in der Lage, die Aufhebung des Anschlusses und damit das Fälligwerden des Beitrags zu erzwingen. Nach FO. § 13, II kann nämlich das zwischen dem Teilnehmer und der Telegraphenverwaltung bezüglich des Anschlusses bestehende Vertragsverhältnis ohne Genehmigung der Telegraphenverwaltung nicht auf einen Dritten übertragen werden. Da das Kündigungsrecht einen Teil dieses Vertrags bildet, kann dieses mithin ebenfalls ohne Genehmigung der Telegraphenverwaltung weder abgetreten noch gepfändet werden. Wohl kann aber der Teilnehmer einen Dritten bevollmächtigen, die Kündigung in seinem — des Teilnehmers — Namen gegen die Telegraphenverwaltung auszusprechen. Dieser Weg wird z. B. von der am 1. September 1920 gegründeten Deutschen Fernsprech-Treuhand G. m. b. H. in Hamburg, die die Darleihung von Fernsprechbeiträgen ebenfalls im großen betreibt, zur

Sicherstellung ihrer Ansprüche benutzt. Sie läßt sich von den Teilnehmern, für deren Rechnung sie die Beiträge eingezahlt hat, nicht nur den Anspruch auf die Rückzahlung des Beitrags und auf die Zinsen abtreten, sondern auch noch eine unwiderrufliche Vollmacht zur Kündigung des Anschlusses geben, um die Rückzahlung des Beitrags herbeiführen zu können, wenn der Teilnehmer ihr gegenüber seinen Verpflichtungen (pünktliche Zahlung von Darlehnszinsen usw.) nicht nachkommt. Dagegen sind gepfändete Zinsen des Fernsprechbeitrags, da deren Fälligkeit nicht von der Aufhebung des Anschlusses abhängt, dem Gläubiger alljährlich am Schlusse des Rechnungsjahrs (§ 30, VI der FO.) zu zahlen.

Anders liegen die Verhältnisse, wenn der Teilnehmer die Deutsche Volksversicherung in Anspruch genommen hat. Die Beitragsleistung durch die Deutsche Volksversicherung ist im Grunde genommen keine Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften über die Verpflichtung des Teilnehmers zur Entrichtung des Beitrags, sondern nur ein »Ersatzmittel«. Die Grundlagen für das dabei entstehende Rechtsverhältnis sind die vertraglichen Vereinbarungen, die zwischen dem Teilnehmer und der Volksversicherung, der Volksversicherung und der Telegraphenverwaltung sowie der Telegraphenverwaltung und dem Teilnehmer abgeschlossen werden. Der Teilnehmer erlangt hierbei weder einen gesetzlichen noch einen vertraglichen Anspruch auf die Zinsen und auf die Rückzahlung des Beitrags. Die gesetzliche Beitragspflicht mit ihren Folgen tritt für den Teilnehmer erst ein, wenn der von der Volksversicherung vorgestreckte Betrag wegen Ablaufs der Frist, für die er zur Verfügung gestellt ist, oder aus anderen vertraglich geregelten Gründen von der Telegraphenverwaltung an die Deutsche Volksversicherung zurückgezahlt werden muß, ohne daß der Anschluß gleichzeitig aufgehoben wird.

Nach §§ 387 ff. BGB. ist die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung befugt, Schulden des Teilnehmers gegen seine Forderung auf die Zinsen und auf die Rückzahlung des Beitrags bei Fälligkeit der Forderungen aufzurechnen. Auf die Befugnis zur Aufrechnung von Schulden des Teilnehmers, gleichviel welcher Art, die bereits bei Einzahlung des Beitrags bestanden haben, hat die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung verzichtet (AB. zur FO. § 30 zu V). Hat der Teilnehmer den Anspruch auf Rückzahlung des Beitrags oder auf die Zinsen einem Dritten abgetreten, so ist zu unterscheiden, ob es sich um Schulden des Teilnehmers, die sich aus dem Teilnehmerverhältnis ergeben (Fernsprechgebühren usw.), oder um andere Schulden handelt. Nach § 404 BGB. kann die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung Schulden des Teilnehmers ersterer Art auch dem Dritten gegenüber aufrechnen. Auf den Zeitpunkt der Fälligkeit der Forderungen kommt es dabei nicht an. Handelt es sich dagegen um Schulden anderer Art, so ist nach § 406 BGB. ihre Aufrechnung mit der Forderung des Dritten auf den Beitrag oder die Zinsen nicht möglich, wenn die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung bei dem Erwerb ihrer Forderung von der Abtretung Kenntnis hatte, oder wenn ihre Forderung erst nach der Erlangung dieser Kenntnis und später als die abgetretene Forderung fällig geworden ist. Ebenso können im Falle der Pfändung des einmaligen Beitrags und der Zinsen Schulden des Teilnehmers, die in dem Vertragsverhältnis ihren Ursprung haben, auch mit den gepfändeten Forderungen aufgerechnet werden, während für andere Schulden nach § 392 BGB. eine Befugnis zur Aufrechnung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung nicht zusteht, wenn sie ihre Forderung erst nach der Beschlagnahme erworben hat, oder wenn ihre Forderung erst nach der Beschlagnahme und später als die in Beschlag genommene Forderung fällig geworden ist. Nach den AB. zur FO. § 30 zu V soll indessen von der Aufrechnung Dritten gegenüber erst in letzter Linie Gebrauch gemacht werden, bei rückständigen Fernsprechgebühren erst nach fruchtloser Durchführung des Zwangsbeitreibungs-

verfahrens. Daß auf die Aufrechnungsbefugnis einem Dritten gegenüber, der den Beitrag selbst eingezahlt hat, verzichtet wird, ist bereits erörtert worden.

Die Zinsen aus dem einmaligen Fernsprechbeitrag sind bisher im Sinne des Kapitalertragsteuergesetzes vom 29. März 1920 (Reichsgesetzbl. S. 345) als steuerpflichtig behandelt worden. Sie wurden vom Reichsfinanzminister in Übereinstimmung mit dem Reichspostminister als Zinsen von Forderungen, die auf Grund einer Vereinbarung entrichtet werden (§ 2 Abs. 1 unter I, 4 a. a. O.), angesehen. Das Zustandekommen einer Vereinbarung wurde dabei in der unter Zahlung des Beitrags erfolgenden Annahme der Bedingungen für die Überlassung des Anschlusses durch den Teilnehmer erblickt. Die Kapitalertragsteuerpflicht wurde auch für den Fall bejaht, daß Sparkassen und die übrigen im § 3 Abs. 1, unter 3 im Unterabs. 1 und 2 a. a. O. genannten Geldanstalten die Beiträge entrichtet hatten, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Beiträge für eigene Anschlüsse oder unter Erwerbung des Anspruchs auf die Zinsen für Rechnung anderer Teilnehmer gezahlt worden waren, weil sich die Steuerfreiheit für die diesen Geldanstalten anfallenden Zinsen nach dem Kapitalertragsteuergesetz a. a. O. bei den Sparkassen auf die dem Sparkassenverkehr eigenen Geschäfte, im übrigen auf das der Anschaffung und Darleihung von Geld dienende Geschäft beschränkt. Gegen die Auslegung der gesetzlichen Bestimmungen in diesem Sinne haben Sparkassen, Genossenschaften und Banken vielfach Sturm gelaufen, und zwar die Banken mit der Behauptung, daß die erwähnte, nur im Unterabs. 1 a. a. O. ausgesprochene Beschränkung der Steuerfreiheit nicht auch für den Unterabs. 2, unter den die Banken fallen, gelten könne. Nach der Entstehungsgeschichte des Gesetzes wie nach dem Zwecke der Bestimmung kann es indessen keinem Zweifel unterliegen, daß sich die im Unterabs. 1 ausgesprochene Beschränkung auch auf den Unterabs. 2 beziehen soll (vgl. »Das Kapitalertragsteuergesetz« von Dr. Fritz Glaser). Davon abgesehen wird sowohl von Sparkassen wie auch von den übrigen in Frage kommenden Geldanstalten für die Zinsen aus den von ihnen für andere Teilnehmer vorgestreckten Beiträgen Steuerfreiheit gefordert, weil es sich dabei nach ihrer Ansicht um Geschäfte handelt, die dem Sparkassenverkehr eigen sind bzw. der Anschaffung und Darleihung von Geld dienen. Ein Urteil über diese Streitfragen ist vom Reichsfinanzhof bisher nicht ergangen. Dagegen hat der Reichsfinanzhof in einem Rechtsstreit, bei dem es sich um die Steuerpflichtigkeit der Zinsen aus dem Fernsprechbeitrag eines Selbstzahlers handelte, dahin entschieden, daß diese Zinsen nicht als Zinsen von Forderungen, die auf Grund von Vereinbarungen entrichtet werden, sondern als gesetzliche Zinsen anzusprechen sind, und daß sie demzufolge nur steuerpflichtig sind, soweit die Fälligkeit der Forderung länger als sechs Monate zurückliegt (Kapitalertragsteuergesetz § 2 Abs. 1 unter I, 4). Die Voraussetzungen für die Erhebung von Kapitalertragsteuer für Zinsen aus dem Beitrag würden hiernach praktisch kaum jemals gegeben sein. Es wird abzuwarten sein, zu welchem Ergebnis der Reichsfinanzhof in einem anderen über dieselbe Frage noch schwebenden Rechtsstreit kommen wird, dem der Reichsfinanzminister auf Grund des § 266 Nr. 2 der Reichsabgabenordnung beigetreten ist, um seine bisherige Stellungnahme zu begründen. Es handelt sich bei der Frage immerhin um einen Steuerbetrag von rd. 5 Millionen Mark jährlich. Bisher wurden die Zinsen aus dem Beitrag nur dann für kapitalertragsteuerfrei angesehen, wenn die nach § 3 Abs. 1 unter Nr. 6 zugelassenen Steuerbefreiungsgründe vorlagen oder wenn die Zinsen Exterritorialen zustanden.

Obgleich der Fernsprechbeitrag schon seit etwa Jahresfrist in annähernd voller Höhe beisammen ist und er nur in dem Maße wachsen kann, wie die Zahl der Anschlüsse zunimmt, verursacht seine Verwaltung infolge der fortwährend notwendig werdenden Rückzahlungen und Neueinziehungen andauernd

erhebliche Kosten. Staatssekretär Teucke hat bei den Beratungen im Hauptausschuß des Reichstags schon bekanntgegeben, daß der Verwaltungsapparat rd. 500 Köpfe erfordert. Die gesamten Verwaltungskosten, einschließlich derjenigen für sächliche Bedürfnisse und für die aus drei weiblichen Kräften bestehende, von einem Ministerialamtmann geleitete Rechnungsstelle beim RPM., betrugen trotzdem ursprünglich nur rd. ½ v H. Rechnet man hierzu die 4 v H Zinsen, die den Teilnehmern zustehen, so waren mithin insgesamt nur rd. 4½ v H jährlich als Unkosten für den Beitrag aufzuwenden, also ½ v H weniger, als wenn die Beitragssumme der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung durch den Haushalt aus Anleihemitteln, die mit 5 v H hätten verzinst werden müssen, zur Verfügung gestellt worden wäre. Die Kosten wachsen aber mit der Teuerung, den steigenden Gehältern usw., während das Kapital stets dasselbe bleibt. Das Verhältnis wird also immer ungünstiger. Gegenwärtig sind die Verwaltungskosten auf mehr als 1,5 v H zu schätzen, so daß zur Zeit einschließlich der Zinsen mehr als 5 v H aufzuwenden sind. Vielleicht lassen sich die Verwaltungskosten durch Vereinfachung der Verrechnungsvorschriften noch etwas herunterdrücken, wenn auch der Gewinn nicht erheblich sein wird. Auch wird abzuwarten sein, ob Anleihemittel in Zukunft noch zu 5 v H zu haben sein werden. Bei fortschreitender Teuerung wird aber trotzdem damit zu rechnen sein, daß die Aufhebung der Bestimmungen über den einmaligen Fernsprechbeitrag unter Umständen zu einer Zeit für vorteilhaft angesehen werden muß, bevor die Tilgungssumme voll zur Verfügung steht. Verschiedentlich ist in neuerer Zeit in Fachzeitschriften usw. daher wieder der Gedanke aufgetaucht, die zur Rückzahlung des Beitrags erforderliche Summe unter Umständen den Postscheckgeldern zu entnehmen. Abgesehen von den grundsätzlichen Bedenken, die, wie bereits bemerkt, dagegen sprechen, würde dabei meines Erachtens im Vergleich zum Anleiheverfahren kein Vorteil entstehen. Denn da die Postscheckgelder selbst in der Hauptsache (vgl. Beilagen 1 bis 3 des Haushalts des RPM. f. 1922) in Reichsanleihen oder Reichsschatzanweisungen angelegt oder dem Reiche zur Verstärkung seiner Betriebsmittel zugeführt sind, würden in derselben Höhe, wie Mittel zur Tilgung des Beitrags erforderlich sind, Wertpapiere auf den Markt geworfen oder Gelder aus der Reichshauptkasse zurückgezogen werden müssen. Dem Reich würde dabei also keine neue Geldanleihequelle erschlossen werden, so daß dasselbe Ziel zu erreichen wäre, wenn die zur Rückzahlung des Beitrags noch erforderliche Summe im gegebenen Zeitpunkt unmittelbar auf Anleihemittel genommen werden würde. Der Zeitpunkt dazu ist aber noch nicht gekommen, da die Entwicklung des Anleihemarktes gegenwärtig noch nicht überblickt werden kann. Daneben käme in Frage, einen allmählichen Abbau unter Änderung der gesetzlichen Bestimmungen in der Weise herbeizuführen, daß die Beiträge für aufgehobene Anschlüsse wie bisher zurückgezahlt, für neue Anschlüsse aber bei gleichzeitiger Erhöhung der Einrichtungsgebühren nicht wieder erhoben werden. Die Verwaltungskosten für den stehenbleibenden, wahrscheinlich bedeutenden Rest würden bei diesem Verfahren sicher erheblich gemindert werden, obgleich die Personalersparnisse dabei nicht so stark in die Erscheinung treten und daher die Gefahr besteht, daß einzelne frei werdende Kräfte stillschweigend für andere Zwecke wieder verbraucht werden. Doch ist auch für die Verwirklichung dieses Vorschlags die Zeit noch nicht gekommen, weil der Tilgungsfonds, auf den dabei in den ersten Jahren zurückgegriffen werden müßte, damit der Haushalt nicht stärker als bisher belastet wird, noch zu klein ist.

Das Posterholungsheim Schloß Nordkirchen.

Von Rechnungsrat Eugen Müller in Münster (Westf.).

Der Herzog Engelbert von Arenberg hat in hoch anzuerkennender sozialer Fürsorge den größten Teil seines bei Nordkirchen im Kreise Lüdinghausen der Provinz Westfalen belegenen prächtigen Schlosses mit Nebengebäuden, Parkanlagen und Ländereien der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gegen eine geringfügige Anerkennungsgebühr für die Einrichtung eines Erholungsheims zur Verfügung gestellt. Da das inzwischen eröffnete Posterholungsheim das größte und schönste Beamtenheim in unserm deutschen Vaterland ist, dürfte eine kurze Beschreibung von Schloß und Heim den Lesern des Archivs willkommen sein.

I. Schloß Nordkirchen[1]).

Hat der Wanderer von der Bahnstation Selm aus auf der nach Capelle führenden und an herrlichen Ausblicken auf die reizvolle münsterische Hügellandschaft reiche, durch Feld und Wald führende Kunststraße die letzten Häuser des Dorfes Nordkirchen hinter sich gelassen, so bietet sich ihm nach Durchschreiten der mit uralten Baumriesen bestandenen Kastanienallee ein überaus prächtiger Anblick dar.

Mitten in einem rechtwinkligen, 12 Morgen großen Teiche ruht eine Insel in der Form eines Rechtecks, bedeckt mit einem Garten, dessen breite, gleichmäßig angelegte Wege und Rasenflächen, dessen von Geländersäulen umschlossenen erhöhten Plattformen und Steintreppen auf das Zeitalter Ludwigs XIV. hinweisen. Jenseits der Insel aber, und mit ihr durch den schöngeschwungenen Bogen einer Sandsteinbrücke verbunden, erhebt sich, im Wasser der umgebenden Gräben sich spiegelnd, das Schloß Nordkirchen.

Mehr als zwei Jahrhunderte sind entschwunden, seitdem der Fürstbischof von Münster, Friedrich Christian von Plettenberg-Lenhausen, das Schloß Nordkirchen erbauen ließ. Aber nicht der erste Herrensitz war es, der sich auf diesem Boden erhob. Unweit des Schlosses nach Osten hin lag einst die mit starken Rundtürmen bewehrte trotzige Wasserburg der Herren von Morrien. Schon vor ihrer Erbauung besaßen hier die Mönche des Werdener Klosters einen großen Fronhof, dessen Geschichte sich bis in den Anfang des 9. Jahrhunderts zurückverfolgen läßt.

Im Oktober 1694 kaufte der genannte Fürstbischof den gesamten Morrienschen Besitz mit der Wasserburg, Lehnsgütern und Ländereien für 250 000 Reichstaler. Reiche Geldmittel, die er durch die Teilnahme an den politischen Händeln seiner Zeit gewann, gestatteten dem Landesherrn die Erweiterung und Abrundung der neuerworbenen Nordkirchener Besitzungen durch Ankauf der umliegenden Güter mit ihren weitausgedehnten Zubehörungen.

Da die aus dem Jahre 1398 stammende Burg ziemlich verfallen und auch die Ausstattung der Räume an Hausrat verhältnismäßig dürftig war, faßte Friedrich Christian den Plan, ein neues, wohnlicheres Schloß in Nordkirchen aufzuführen, das mit seiner verfeinerten Geschmacksrichtung im Einklang stand und durch seine großartige Anlage dem Umfang der neugebildeten Herrschaft entsprach[2]).

---

[1]) Quellen: »Geschichte der Herrschaft und des Schlosses Nordkirchen«. Von Dr. Georg Erler, Geh. Regierungsrat und Professor an der Westfälischen Wilhelms-Universität zu Münster. — »Beschreibung des Schlosses und des Parkes von Nordkirchen.« Von Dr. Josef Aistermann, Herzogl. Arenbergischem Kabinettsrat. — Beide Aufsätze sind enthalten in »Nordkirchen-Festschrift zur Prinz-Heinrich-Fahrt (Münster 1911).«

[2]) Lagepläne des alten und des neuen Schlosses in dem Prachtwerk »Alt-Westfalen«, von Engelbert Freiherrn von Kerkerink zur Borg und Richard Klapheck. Stuttgart 1912, S. XXVIII, XXIX und 49.

Der Bau wurde in den Jahren 1703 bis 1712 durch den bekannten westfälischen Baumeister Gottfried Laurenz Pictorius, den Erbauer des Bischöflichen Hofes und mehrerer Adelshöfe in Münster, in holländisch-westfälischem Barock, in Ziegelrohbau unter reicher Verwendung von Haustein ausgeführt. Das Schloß ist in Hufeisenform errichtet. Die sich an den Mittelbau anschließenden beiden Seitenflügel sind neuerdings durch Anbauten verlängert, so daß ein geräumiger Schloßhof entstanden ist, der durch bildsäulengeschmücktes Mauerwerk und doppelte Toranlagen von den Nebengebäuden abgeschlossen ist. Den in erlesener Pracht und Klarheit der Formen aufragenden, säulengeschmückten Mittelbau krönt ein klassizistischer Giebel, der das Wappen des Fürstbischofs mit zwei seitlichen Löwen trägt. Das hohe, rote, ziegelgedeckte Satteldach des Schlosses ist schon bald nach der Fertigstellung des Baues durch ein schiefergedecktes Mansardendach ersetzt worden. Die Rückseite des Gebäudes mit den vorgelagerten Garten- und Teichanlagen ist gleichartig gehalten wie die dem Innenhof zugewandte Vorderseite: derselbe säulengeschmückte Mittelbau, das gleiche Mauerfeld, derselbe Giebel, an dem das Wappen des Fürstbischofs aber nicht klassisch wie im Innenhof, sondern in reicher Trophäenausstattung im Geschmack des Barock angebracht ist.

Das Hauptschloßgebäude ist an den Ecken von vier freistehenden Turmbauten und an allen Seiten von breiten und fischreichen Wassergräben und Teichen umgeben. Der Landesherr hat in Nordkirchen nicht eine Kriegsburg, sondern einen schönen Fürstensitz geschaffen, der im Notfall auch verteidigt werden konnte. Aus diesem Bedürfnis entstand die so glückliche Verbindung von Bollwerk und Palast, die dem Schloß in seiner Gesamtheit noch heute das wahrhaft Prächtige und Fürstliche gibt.

Betritt man die der Rückseite des Schlosses vorgelagerte breite und langgestreckte Terrasse, so bietet sich dem Auge des Beschauers ein einzigartiger, köstlicher Ausblick auf die ringsum von breiten Wasserflächen umgebene Insel, auf der ein Garten in englischem Geschmack mit grünen Rasenteppichen, wohlgepflegten Fußwegen, Laubwänden, Taxusgängen, Büsten und Bänken angelegt ist. Geradeaus geht der Blick über Ziergarten, Schwanenteich und über Wiesen und Baumgruppen hinweg meilenweit ins Münsterland hinein.

Den gesamten Schloßbesitz umgeben umfangreiche, von Kastanien-, Linden- und Eichenalleen durchschnittene prächtige Parkanlagen. In diesen durch die Baumriesen gebildeten Laubengängen lustwandelten einst Fürsten und Grafen sowie eine in Seide und Spitzen gekleidete Gesellschaft.

Nach dem Tode des Fürstbischofs († 1706) trat sein Neffe Wilhelm Ferdinand Reichsfreiherr von Plettenberg (* 1690) als Erbe in den Besitz des Schlosses. Als auch dessen Oheim und Vormund 1712 starb, übernahm der erst 22jährige Ferdinand die Verwaltung der großen Nordkirchener Güter und als Erbmarschall des Fürstentums den Vorsitz der Ritterschaft auf dem Landtag. Unter ihm wurden die ganzen Schloßanlagen wesentlich erweitert[3]) und auch die Innenräume prächtiger ausgestattet. An dem Innenausbau des Schlosses war seit 1725 auch der größte westfälische Baumeister, Johann Conrad Schlaun, beteiligt, der auch mehrere Nebengebäude, u. a. die prächtige Oranienburg, die Orangerie und die Fasanerie, erbaute. Der großartige Ausbau des Schlosses und die gesteigerte Pracht seiner inneren Einrichtung entsprachen nur der glänzenden politischen Laufbahn Ferdinands, die ihn rasch zu den höchsten Stellungen am Hof und im Staate führten. Seine Stellung wurde eine geradezu fürstliche. Gesandte aus allen Ländern suchten ihn in Nordkirchen auf. Aber infolge politischer Zwistigkeiten fiel der allmächtige Minister bei seinem kurfürstlichen Herrn in Ungnade.

[3]) 10 prächtige Ansichten des Schlosses und der Nebengebäude in ihrer jetzigen Gestalt enthält »Alt-Westfalen«, S. 126 bis 128, 164 und 165.

Verärgert vertauschte er 1736 Nordkirchen mit Wien, wo er schon im folgenden Jahr aus dem Leben schied.

Nach mehrmaligem Besitzwechsel in der Plettenberger Familie gingen die Nordkirchener Güter im Jahre 1771 auf den erst 2 Monate alten Maximilian Friedrich von Plettenberg über. Da sein Stiefvater und seine Vormünder keinen Einfluß auf ihn gewinnen konnten, blieb er der Erziehung von Hofmeistern überlassen, die seinen Launen allzuviel nachgaben. Nachdem er großjährig geworden war, verpraßte er sein Erbgut in unsinniger Verschwendung. Der reiche Silberschatz Nordkirchens wurde verkauft. Im Jahre 1801 verheiratete sich Maximilian Friedrich mit der galizischen Gräfin Josefine von Gallenberg. Das junge Paar wohnte zunächst in Berlin, wo ein Haus gekauft wurde und wo man in angenehmen geselligen Verhältnissen lebte. 1806 zog die Familie nach Nordkirchen, wo sie sich, wie auch in dem Plettenberger Hof in Münster, in der nächsten Zeit aufhielt. Mit ihrer 1809 zu Münster geborenen Tochter Maria sollte der Stamm der Grafen von Plettenberg-Mietingen zu Nordkirchen erlöschen. Gräfin Maria hatte sich 1833, kurz bevor sie für volljährig erklärt wurde, mit dem Grafen Nikolaus Maria Franz von Esterházy-Galántha vermählt. Gern weilten Graf und Gräfin Esterházy in Nordkirchen, dem namentlich die Gräfin Maria, die treu an ihrer westfälischen Heimat hing, von ganzem Herzen zugetan war. Die Gräfin, die der Geschichte ihrer Familie und des Schlosses Nordkirchen warme Teilnahme entgegenbrachte, schied 1861 aus dem Leben. Die Nutznießung ihres Erbes ging an ihren Gemahl über, der ihr 1885 im Tode folgte. Beider Sohn, Graf Nikolaus Esterházy, nahm seinen Wohnsitz zumeist in Nordkirchen. Als leidenschaftlicher Reiter widmete er sich mit Vorliebe der Zucht von Rennpferden und errang auf dem grünen Rasen manch schönen Erfolg.

Nach dem Ableben des Grafen Nikolaus im Jahre 1897 ging Nordkirchen an seinen Vetter Moritz Esterházy in Pápa über. Als dieser ihm schon 1900 in den Tod folgte, trat dessen minderjähriger Sohn die Erbschaft an. Seine Mutter, die Gräfin Paula von Esterházy, geb. Gräfin Stockau, verkaufte die Güter im Jahre 1903 an den Herzog Engelbert von Arenberg. Damit erwarb sich ein Geschlecht, dessen Ahnen, die Grafen von der Mark, einst die mächtigsten Dynasten in dem Gebiet östlich des Dreingaues gewesen waren, und die auch über den Werdenschen Hof Nordkirchen als Vögte ihre schützende Hand gehalten hatten, auf dem westfälischen Boden, auf dem es schon längst reichbegütert war, eine durch Kunst und Geschichte ausgezeichnete Residenz. Von dem Augenblick an, wo Nordkirchen in die Hände seines neuen Besitzers überging, erwachte es aus dem Dornröschenschlaf, in den es in den letzten Jahren gefallen war, zu neuem Leben; schaffensfreudige Hände regten sich, um es in dem alten Glanz und in dem künstlerischen Geist, in dem es einst von Friedrich Christian und Ferdinand von Plettenberg nach dem Rat eines Pictorius und Schlaun geplant und gebaut worden war, wieder erstehen zu lassen.

II. Das Posterholungsheim.

Nachdem vor einiger Zeit zwischen der Herzoglich Arenberg'schen Vermögensverwaltung und der Genossenschaft »Posterholungsheim Schloß Nordkirchen« (eingetragene Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht) ein Miet- und Pachtvertrag zunächst auf 30 Jahre abgeschlossen war, ist das Heim den Zeitverhältnissen entsprechend in einfacher, aber zweckentsprechender Weise eingerichtet und am 8. Mai 1922 in Betrieb genommen worden. Von einer Eröffnungsfeier hat man der Kosten wegen abgesehen. Auf die freundliche Einladung des Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Genossenschaft, Geheimen und Ober-Postrats Toberg, hat Verfasser das neue Heim am 15. Mai unter der sachkundigen und liebenswürdigen Führung des genannten Herrn besichtigt und infolge der gewonnenen äußerst

günstigen Eindrücke im Juni darin gewohnt, so daß er aus eigener Anschauung und Wahrnehmung berichten kann.

Zum Posterholungsheim gehören der Mittelbau des Schlosses mit der säulengeschmückten, prächtigen Eingangshalle und den größten und schönsten Sälen und Räumen des Schlosses: der Jupitersaal mit seiner kunstvollen Stuckdecke und wertvollen Decken- und Wandgemälden nebst den anstoßenden Nebensälen, vor denen sich eine breite und langgestreckte offene Plattform dehnt, von der aus das Auge köstliche Ausblicke über Insel, Ziergarten, Parkanlagen und Baumgruppen hinweg bis weit ins Land hinein genießt. Im Obergeschoß stehen die Ahnengalerie als Fest- und Versammlungsraum und ein Rauchzimmer zur allgemeinen Benutzung. Daran schließen sich große Gastzimmer mit mehreren Betten für Familien, u. a. zwei Jagdzimmer mit Wandgemälden aus dem Tier- und Jagdleben[4]). Im Dachgeschoß des Mittelbaues befinden sich einige geräumige Gastzimmer für einzelne Personen. An den Mittelbau schließen sich links (vom Schloßhof aus gesehen) drei Seitenflügel, die in drei Geschossen die übrigen Gastzimmer des Posterholungsheims enthalten.

Zum Heim gehören ferner die noch nicht ausgebaute Festhalle (frühere Reitbahn, in der eine Kegelbahn und eine Liegehalle eingerichtet werden sollen), die Wirtschaftsgebäude, eine Halle für Kraftwagen, die Treib- und Gewächshäuser, die große Westwiese, ein Tennisplatz, die gesamten Parkanlagen mit Irrgarten und Rosenlaubengängen, dann Gemüsegärten, Blumenbeete, Obstbäume, Teichanlagen für Fischerei, Enten- und Gänsezucht.

Die herzogliche Familie hat für sich vorbehalten: die drei rechten Seitenflügel des Schloßbaues mit den herzoglichen und prinzlichen Gemächern (kürzlich wohnte der Erbprinz Engelbert Karl vorübergehend im Schlosse), die Schloßkapelle, die im Obergeschoß des Mittelbaues belegene Bibliothek mit wertvollen Bücherbeständen, Wiegendrucken und Manuskripten, die Oranienburg, die Fasanerie, den Hirschpark und die Insel mit dem Ziergarten und Schwanenteich. Alles übrige gehört zum Postheim.

In den Nebengebäuden sind Wohnungen für das Personal, Hallen für Kraftwagen, eine Schmiede und Stallungen für 2 Pferde, 6 Kühe, 10 Schweine sowie für Kälber und Hühner. Auch 15 Morgen Weide gehören zum Heim. 18 Morgen Ackerland sollen noch gepachtet werden, um den ganzen Bedarf an Kartoffeln, Getreide und Futtermitteln ziehen zu können.

Die neue Heimstätte ist in erster Linie für erholungsbedürftige männliche und weibliche Angehörige der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung der Bezirke Düsseldorf, Dortmund und Münster bestimmt. Soweit es die Raumverhältnisse gestatten, können auch Post- und Telegraphenbeamte aus anderen Bezirken und Beamte anderer Verwaltungen mit ihren nicht selbständigen Familienangehörigen in das Heim aufgenommen werden. Zur Verwaltung des Erholungsheims hat sich die erwähnte eingetragene Genossenschaft m. b. H. mit dem Sitz in Münster aus im Dienst und im Ruhestand befindlichen Post- und Telegraphenbeamten sowie deren Witwen gebildet. Die Tätigkeit der Genossenschaft ist nicht auf Gewinn gerichtet, nur eine angemessene Verzinsung der auf 50 ℳ bemessenen Geschäftsanteile soll erzielt werden. Bei der Aufnahme in das Heim werden die Genossen und deren Angehörigen natürlich in erster Linie berücksichtigt.

Schon bald nach der Eröffnung war das Posterholungsheim stark besucht. Zahlreiche weitere Anmeldungen bis in den Winter hinein, in dem es geöffnet bleibt, liegen der Geschäftsstelle in Münster (O.P.D.) vor. Das Heim enthält 85 Gastzimmer mit 140 Betten. Es liegt in herrlichen Parkanlagen, unmittelbar

[4]) »Alt-Westfalen« enthält auf S. 130 bis 138 prächtige Abbildungen der herrlichen Innenräume des Schlosses.

neben dem landschaftlich schön gelegenen Dorfe Nordkirchen, dessen Bewohner meist Landwirtschaft und Viehzucht betreiben. Arzt, Apotheke, Krankenhaus, Postagentur und katholische Kirche befinden sich im Orte. Große Waldungen liegen in der Nähe.

Da die Genossenschaft Miet- und Pachtkosten nicht zu tragen hat und außerdem in der glücklichen Lage ist, in umfangreicher Weise Landwirtschaft, Viehzucht, Milchwirtschaft und Gärtnerei zu betreiben, also Selbstversorger zu sein, können die Aufenthaltskosten außergewöhnlich niedrig gehalten werden. Sie betrugen anfänglich täglich für ein Bett und volle reichliche Verpflegung bei gutbürgerlicher Küche (Frühstück, Mittagessen, Kaffee und Abendessen) 50 oder 60 ℳ, je nach Lage und Größe der Zimmer. Diese Preise haben inzwischen im Juni infolge Steigens der Lebensmittelpreise auf 60 und 70 ℳ erhöht werden müssen. Kinder unter 4 Jahren und kranke Personen sind von der Aufnahme ausgeschlossen. Für Kinder zwischen 4 und 13 Jahren gelten ermäßigte Preise.

Da die Ernährung für Erholungsbedürftige heute von höchster Wichtigkeit ist, dürften nähere Angaben über die Art der Verpflegung im Postheim erwünscht sein. Am Morgen wird zwischen $7^1/_2$ bis 9 Uhr im großen Frühstückszimmer, das an blumengeschmückten Tischen 80 Personen aufnehmen kann, Kaffee mit Milch, Butter und reichlich Grau- und Schwarzbrot gereicht. Dazu erhält jeder Gast aus Wurst oder Käse bestehenden Aufschnitt besonders zugeteilt, woraus er sich nach Belieben ein zweites Frühstück bereiten kann. Um $12^1/_2$ Uhr wird im Prunksaal des Schlosses, der an der hufeisenförmig gedeckten Tafel alle 140 Gäste des Heims aufnehmen kann, in dem mit kunstvollen Gemälden und blühenden Blumen geschmückten Jupitersaal mit seiner entzückenden Aussicht, zwar kein fürstliches »Diner« mit schweren Weinen, wohl aber ein schmackhaft zubereitetes gut bürgerliches Mittagsmahl aufgetragen, das aus Suppe, Fleisch (besonders zugeteilt), Gemüse, Kartoffeln und einer Süßspeise besteht. Es bereitet eine wahre Herzensfreude, in diesem prächtigen Raume mit der buntgemischten Postgesellschaft zu weilen, in der sich alle Beamtenkreise der Post und Telegraphie — männlich und weiblich — in einträchtiger Gemütlichkeit und voller Harmonie den bescheidenen Genüssen der Mittagstafel hingeben. Nachmittags um $3^1/_2$ Uhr ist gemeinschaftliche Kaffeetafel: Kaffee mit Milch, 2 Brötchen und Schwarzbrot mit Butter oder Kuchen. Das Abendessen, das um $7^1/_2$ Uhr im Jupitersaal eingenommen wird, besteht aus einem warmen Gang, Butterbrot mit Auflage und einer Tasse Tee. Während seines Aufenthalts im Postheim hat Verfasser keine Stimme gehört, die mit der Verpflegung nicht zufrieden gewesen wäre.

Bei der Auswahl des Personals hat der Vorstand eine besonders glückliche Hand gehabt. Leiterin des Heimbetriebs ist Fräulein Worms aus Düsseldorf, eine umsichtige, energische und recht liebenswürdige Dame, die früher jahrelang den Betrieb eines der größten Düsseldorfer Hotels geleitet hat und mit allen in Betracht kommenden Verhältnissen aufs beste vertraut ist. Als Hilfskräfte stehen ihr zur Verfügung: 1 ältere Dame als Stütze, 1 erprobter Hauswart, 1 tüchtige Köchin, 1 Beschließerin und Leinenjungfer, 2 Hausmädchen und 10 Lehrmädchen, die abwechselnd in der Küche und im Hause tätig sind. Der gesamte landwirtschaftliche Betrieb steht unter der bewährten Leitung des Obergärtners Ripke, der früher, wie auch das übrige männliche Personal, in Diensten des Herzogs von Arenberg stand. Auch ein tüchtiger Schmied ist vorhanden, der sich auf alle Schmiede- und Schlosserarbeiten aufs beste versteht und bei den Einrichtungsarbeiten vortreffliche Dienste geleistet hat. Zur Bewachung des Postheims ist ein Nachtwächter eingestellt, der allnächtlich von 2 zu 2 Stunden die Kontrolluhren zu stellen hat und nebenbei Anstreicherarbeiten besorgt. Das gesamte Betriebspersonal besteht aus 26 Personen.

In den hochgewölbten Kellerräumen, aus denen ein Aufzug für Speisen, Wäsche usw. bis zum Boden führt, befinden sich die großartigen Küchenanlagen sowie die Aufenthaltsräume für das Personal. Sie würden das Entzücken jeder Hausfrau erwecken. Musterhafte Ordnung und Sauberkeit herrschen überall. Da gibt es außer der Hauptküche mit einem Riesenherd eine besondere Kaffeeküche, einen Spülraum, eine Kartoffelküche, eine Vorratskammer mit Eiskiste, eine Backküche, dann den Milchkeller, Kartoffelkeller, Holz- und Kohlenkeller, die Waschküche mit maschinellem Betrieb und Spülbecken usw. Im Keller befinden sich auch die Feuerungen der beiden Zentralheizungen, die das Heim im Winter erwärmen sollen.

Der Zutritt zum Schloßhof und Postheim ist Fremden nur auf besondere Erlaubnis der Leiterin gestattet. An Sonn- und Feiertagen werden die Parktore für fremde Besucher gegen ein Eintrittsgeld von 5 ℳ geöffnet, an Werktagen kann der Park von jedermann unentgeltlich besucht werden.

Der Schöpfer des herrlichen Schlosses, der münsterische Fürstbischof Friedrich Christian von Plettenberg, und seine späteren Besitzer, die Grafen von Plettenberg und von Esterházy, haben es sich gewiß nicht träumen lassen, daß dieser herrliche Fürstensitz, von dem sein jetziger Herr, der Herzog Engelbert von Arenberg, bei jedesmaligem Aufenthalt sagt »es gibt nur ein Nordkirchen«, einstmals erholungsbedürftigen Post- und Telegraphenbeamten als wonnevolle Heimstätte dienen würde. Aber ein unter den heutigen Verhältnissen so billiger und geruhsamer Landaufenthalt in der köstlichen staubfreien Luft darf den vielgeplagten Beamten und Beamtinnen wohl neidlos gegönnt werden.

Hoffentlich kehren die vielen Hunderte Besucher des Heims nach mehrwöchiger Erholung neugestärkt und mit erhöhter Schaffensfreude am Dienst unseres geliebten deutschen Vaterlandes in ihre Heimat zurück. Mögen die unter schattenspendenden Linden und Kastanien, auf sonnigen Rasenflächen, in duftenden Blumengärten und in Feld und Wald bei Lerchenschlag und Nachtigallenzauber verträumten Stunden bei ihnen die Erinnerung wachhalten an das schöne »Posterholungsheim Schloß Nordkirchen«. Mögen sie dabei auch in Dankbarkeit des edlen Herzogs Engelbert von Arenberg gedenken, der ihnen diesen angenehmen und für ihre Gesunderhaltung förderlichen Schloßaufenthalt in uneigennütziger Weise ermöglicht hat.

»Töchterhort«, Stiftung für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und Telegraphenbeamten.

Der Verwaltungsbericht für das Geschäftsjahr 1921 läßt eine erfreuliche Weiterentwicklung der Stiftung erkennen. An laufenden Beiträgen sind im 31. Geschäftsjahr 425 737 ℳ (1920: 286 383 ℳ), an einmaligen Zuwendungen 144 312 ℳ (42 586 ℳ) aufgekommen. Ferner erscheinen als Einnahmen noch 128 409 ℳ (109 896 ℳ) Zinsen und das Vermögen der Feldpoststiftung mit 223 758 ℳ.

Über die Beteiligung der Beamten an den laufenden Beiträgen im Geschäftsjahr und im Vergleich dazu im letzten Vorkriegsjahr 1913 geben die folgenden Zusammenstellungen Aufschluß.

Beteiligung an den laufenden und einmaligen Einnahmen 1921.

Bezirksausschuß	Laufende Beiträge		Einmalige Zuwendungen		Von den Verkehrsanstalten (ohne Hilfstellen) waren beteiligt
	ℳ	Pf.	ℳ	Pf.	v H
Aachen	3 628	80	118	—	90,5
Berlin I (O. P. D.)	30 071	76	7 629	15	86,5
Berlin II (R. P. M. u. T. R. A.)	2 113	95	324	50	—
Braunschweig	7 756	60	384	65	89,4
Bremen	4 905	75	330	54	94,7
Breslau	35 143	62	21 380	47	96,0
Cassel	5 920	20	3 374	70	90,3
Chemnitz	8 361	77	785	58	98,1
Coblenz	6 877	58	1 160	40	91,4
Darmstadt	8 566	69	347	88	97,8
Dortmund	16 342	90	5 599	44	95,9
Dresden	18 395	56	1 195	94	87,9
Düsseldorf	33 882	20	2 629	95	100
Erfurt	14 295	55	752	95	92,4
Frankfurt (Main)	14 121	55	2 156	96	94,6
Frankfurt (Oder)	10 997	76	1 678	99	92,8
Gumbinnen	9 121	80	8 185	60	90,2
Halle	8 799	45	298	30	95,5
Hamburg	15 661	86	2 548	81	86,3
Hannover	15 207	17	23 946	91	95,0
Karlsruhe	8 985	35	2 683	30	84,8
Kiel	10 148	83	1 343	43	87,3
Köln	20 150	30	2 965	80	86,2
Königsberg	18 799	40	12 087	55	95,2
Köslin	8 760	39	779	40	93,9
Konstanz	7 910	80	1 379	30	90,7
Leipzig	12 346	50	1 487	09	88,0
Liegnitz	6 766	10	1 284	08	88,5
Magdeburg	7 241	35	872	25	65,8
Minden	4 381	02	909	21	92,6
Münster	5 361	94	1 148	48	98,3
Oldenburg	5 356	65	6 298	70	90,6
Oppeln	6 310	50	1 040	42	79,3
Potsdam	7 850	44	1 589	88	96,8
Schwerin	4 985	65	257	—	93,9
Stettin	10 865	17	1 070	05	86,8
Trier	9 344	05	7 199	15	?
Hauptausschuß	—	—	15 087	09	—
Zusammen	425 736	96	144 311	90	90,9
			davon		
			78 437	85	
			für den Hauptausschuß		

Vergleichende Übersicht über den Anteil der Bezirksausschüsse an den laufenden Beiträgen.

Bezirksausschuß	Von den Beamten des Bezirks waren Spender laufender Beiträge				Durchschnittlicher Jahresbetrag der Spenden					
	1913		1921		1913			1921		
	Reihenfolge nach der Höhe	v H	Reihenfolge nach der Höhe	v H	Reihenfolge nach der Höhe	M	Pf.	Reihenfolge nach der Höhe	M	Pf.
Aachen	31	59,8	27	58,5	11	1	42	16	2	64
Berlin I (O. P. D.)	36	38,0	**36**	21,0	35	1	11	8	3	01
Berlin II (R. P. M. u. T. R. A.)	35	50,2	34	43,4	**1**	2	37	**1**	4	35
Braunschweig	9	83,5	22	67,8	26	1	26	13	2	78
Bremen	28	62,9	25	61,5	36	1	10	27	2	08
Breslau	7	85,1	3	83,7	12	1	42	4	3	77
Cassel	19	76,0	17	71,1	21	1	31	35	1	81
Chemnitz	13	80,3	7	77,0	24	1	27	**37**	1	44
Coblenz	8	84,7	**1**	88,4	5	1	47	11	2	87
Darmstadt	3	89,9	2	84,0	17	1	38	33	1	91
Dortmund	14	79,0	14	72,2	30	1	20	17	2	57
Dresden	24	68,8	21	67,9	18	1	36	18	2	51
Düsseldorf	17	77,5	8	76,8	31	1	20	15	2	72
Erfurt	12	80,5	19	70,6	33	1	16	24	2	24
Frankfurt (Main)	27	64,0	28	56,3	16	1	40	23	2	27
Frankfurt (Oder)	10	83,5	6	78,8	32	1	19	20	2	42
Gumbinnen	23	69,4	9	76,2	2	1	55	3	3	95
Halle	2	90,5	4	82,9	8	1	43	32	1	95
Hamburg	**37**	37,1	35	32,6	6	1	47	12	2	87
Hannover	29	61,1	12	73,9	20	1	33	10	2	92
Karlsruhe	22	71,9	23	64,5	34	1	16	25	2	14
Kiel	25	65,0	20	68,9	**37**	1	04	9	2	94
Köln	26	64,5	30	52,2	7	1	46	7	3	21
Königsberg	18	77,1	16	71,2	4	1	50	2	4	02
Köslin	20	75,0	11	75,1	27	1	26	6	3	26
Konstanz	11	81,6	5	78,9	9	1	43	21	2	36
Leipzig	32	56,4	29	53,5	14	1	41	31	1	96
Liegnitz	**1**	91,7	10	75,4	13	1	42	36	1	75
Magdeburg	30	60,8	33	48,9	28	1	25	30	1	99
Minden	34	52,3	32	50,5	10	1	43	26	2	11
Münster	6	85,3	26	60,3	23	1	28	19	2	47
Oldenburg	33	53,5	31	50,8	29	1	23	22	2	31
Oppeln	16	77,9	15	72,1	15	1	41	28	2	06
Potsdam	5	86,1	18	70,7	25	1	27	29	2	05
Schwerin	15	78,0	24	63,5	22	1	30	34	1	90
Stettin	21	74,9	13	72,7	19	1	36	14	2	74
Trier	4	86,6	—	—	3	1	55	5	3	55
Zusammen		66,4		58,1		1	31		2	59

Hiernach stellt sich für 1913 der jährliche Durchschnittsbetrag bei den laufenden Beiträgen auf 1,31 ℳ, mit 1,04 ℳ als Mindest- und 2,37 ℳ als Höchstsatz, 1921 dagegen der Durchschnitt auf 2,59 ℳ, der Mindestbetrag auf 1,44 ℳ und der Höchstbetrag auf 4,35 ℳ. Bei einem Vergleich mit dem Einkommen der Beamten in den Jahren 1913 und 1921 kann die Steigerung der Töchterhortbeiträge um 97,7 v H im Durchschnitt und um 83,5 v H im Höchstsatz nicht als eine Angleichung an die jetzigen Bezüge bezeichnet werden.

Auch die Spenderzahl hat mit der eingetretenen Vermehrung der Beamten nicht Schritt gehalten; sie ist von 66,4 v H im Jahre 1913 auf 58,1 v H im Jahre 1921 zurückgegangen. Es dürften besonders die neu eingetretenen Beamten sein, die der Stiftung zum Teil noch teilnahmslos gegenüberstehen; sie der Stiftung zu gewinnen, wird eine dankbare Aufgabe der Glieder und Freunde der Stiftung sein.

Sehr zu begrüßen ist die ungewöhnlich hohe Steigerung der einmaligen Zuwendungen gegenüber dem Vorjahr um 239 v H. Hiervon sind die an den Hauptausschuß gelangten 78 438 ℳ satzungsgemäß der Vermögensanlage zugeführt worden, die nunmehr 3 014 130 ℳ (2 551 182 ℳ) beträgt.

Zu der Stärkung des Vermögens hat die Überweisung der »Feldpoststiftung« mit 223 758 ℳ erheblich beigetragen. Damit ist die hohe Aufgabe erfüllt, die der von dem damaligen Feldoberpostmeister, Geheimen Ober-Postrat Domizlaff, jetzt Präsident der O.P.D. in Leipzig, im Februar 1916 an sämtliche deutsche Feldpostbeamte ergangene Aufruf zum Ziele hatte. Der Aufruf bezweckte, zur Linderung der wirtschaftlichen Sorgen unter den Hinterbliebenen der im Kampfe für das Vaterland gefallenen Postbeamten durch monatliche Beiträge der Feldpostbeamten eine Summe zusammenzubringen, die als besondere Feldpoststiftung dem Töchterhort am Schlusse des Krieges übergeben werden sollte. Das Ergebnis der Sammlung unter den Beamten des früheren Reichspostgebiets ist anfangs 1921 mit Zustimmung des Herrn Reichspostministers an den Töchterhort zu freiem Eigentum abgetreten worden. Aus der Feldpoststiftung sind bestimmungsgemäß in erster Linie die verwaisten Töchter ehemaliger Feldpostangehöriger und dann diejenigen sonstiger Kriegsteilnehmer aus dem Bereich der früheren Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zu berücksichtigen. Bleiben noch Mittel verfügbar, so können sie für sonstige zum Unterstützungsbereich des Töchterhorts gehörige Waisen mitverwendet werden.

Im Jahre 1921 sind aus der Feldpoststiftung Unterstützungen gewährt worden:

an 25	Töchter ehemaliger Feldpostangehöriger mit	2 440 ℳ,
» 54	» sonstiger Kriegsteilnehmer mit	4 220 »
» 4	andere zum Unterstützungsbereich des Töchterhorts gehörige Waisen mit	270 »
zus. in 83 Fällen		6 930 ℳ.

Der aus der Zinseinnahme verfügbar gebliebene Betrag ist zum Teil zur Abrundung des Vermögens auf 225 000 ℳ verwendet, der Rest mit 1 525 ℳ auf das neue Geschäftsjahr übertragen worden. Ein anderer Verteilungsplan wird im neuen Jahre der Notlage besser angepaßte Unterstützungen bringen. Da die Mittel bei der voraussichtlich großen Zahl bevorrechtigter Bewerberinnen kaum ausreichen dürften, sind auch Unterstützungen an andere Waisen als solche von Kriegsteilnehmern nicht mehr beabsichtigt.

Die Unterstützungstätigkeit des Töchterhorts konnte gegenüber dem Vorjahr ganz erheblich ausgedehnt werden. Gezahlt sind 1921:

	Laufende		Einmalige		Zusammen	
	Fälle	ℳ	Fälle	ℳ	Fälle	ℳ
An Töchter von Beamten...	484	92 470	2 798	307 815	3 282	400 285
» » » Postagenten	6	1 090	27	2 550	33	3 640
Aus der Feldpoststiftung...	—	—	83	6 930	83	6 930
Summe 1921...	490	93 560	2 908	317 295	3 398	410 855
Dagegen 1920...	469	87 941	2 877	211 457	3 346	299 398

Gesamtbetrag der von 1891 bis Ende 1921 gewährten Unterstützungen 4 497 316 ℳ.

Die laufenden Unterstützungen sind hiernach um 21 und 5 619 ℳ gestiegen. Wesentlich größer ist die Steigerung aller einmaligen Unterstützungen, die zwar der Zahl nach nur um 31, im Betrage aber um 105 838 ℳ zugenommen haben.

Bezüglich der laufenden Unterstützungen gibt die nachstehende Zusammenstellung über das Alter der Unterstützten und über die Gründe für die Bewilligung wertvolle Aufklärung. Sie dürfte auch beweisen, daß das vereinzelt vielleicht noch bestehende Mißtrauen gegen die Unterstützungstätigkeit der Stiftung hinfällig ist.

Nach dem Stande von April 1922 gezahlte laufende Unterstützungen.

Grund der Bewilligung	Fälle	Davon an Waisen im Alter									
		bis 30 Jahre	über 30 bis 40 Jahre	über 40 bis 50 Jahre	über 50 bis 60 Jahre	über 60 bis 70 Jahre	über 70 bis 75 Jahre	über 75 bis 80 Jahre	über 80 bis 85 Jahre	über 85 bis 90 Jahre	über 90 Jahre
Tuberkulose	24	2	4	6	7	3	2	—	—	—	—
Krüppel	55	2	7	14	22	7	3	—	—	—	—
Nervenkrankheiten	41	—	2	11	18	10	—	—	—	—	—
Geisteskrankheiten	44	4	7	9	12	8	4	—	—	—	—
Herzkranke	27	1	—	3	10	12	1	—	—	—	—
Nierenkranke	9	1	—	2	1	4	1	—	—	—	—
Krebsleidende	6	1	1	1	2	—	1	—	—	—	—
Blinde	13	2	1	1	3	2	1	2	1	—	—
Taubstumme	15	—	2	4	6	2	—	—	1	—	—
Gelenkrheumatismus	9	—	1	1	2	5	—	—	—	—	—
Altersschwäche	140	—	—	—	3	58	55	6	11	6	1
Sonstige Krankheiten	83	1	1	19	41	20	1	—	—	—	—
Zusammen	466	14	26	71	127	131	69	8	13	6	1
Aus andern Ursachen	15	—	—	5	10	—	—	—	—	—	—
Insgesamt	481	14	26	76	137	131	69	8	13	6	1
							228				

Im Geschäftsjahr 1922 ist mit einer weiteren starken Steigerung der Unterstützungssummen zu rechnen. Die laufenden Unterstützungen sind, wie schon vorweg bemerkt wird, mit Wirkung vom Januar 1922 ab mindestens verdoppelt worden; die Ausgaben für einmalige Unterstützungen werden voraussichtlich eine noch größere Steigerung erfahren. Aber auch die im Jahre 1922 möglichen Unterstützungsbeträge werden bei der fortschreitenden Geldentwertung und der weitersteigenden Teuerung nicht als wirksame Unterstützungen, die das Los der bedauernswerten Schützlinge der Stiftung merklich zu lindern geeignet wären, bezeichnet werden können.

Die Stiftung darf zwar bei der erheblichen Zunahme der laufenden und einmaligen Spenden auf eine wesentliche Steigerung ihrer Einnahmen rechnen, sie bittet aber dennoch alle Freunde und Gönner dringend um ihre weitere Mitarbeit bei der Gewinnung neuer Spender und bei der Erhöhung der Beiträge. Ein monatlicher Mindestbeitrag von 1 *M* wird bei keinem Beamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung eine fühlbare Einbuße sein. Werden die Beiträge auf diesen Mindestsatz gesteigert, so wird die Stiftung in den Besitz der Mittel gelangen, die zur Bewilligung zeitgemäßer, als wirksam anzusehender Unterstützungen die Voraussetzung bilden.

Schriftwerke.

Das drahtlose Telegraphieren und Fernsprechen mit Hilfe von Kathodenröhren. Unter besonderer Berücksichtigung der bei der Reichs-Telegraphenverwaltung gebräuchlichen Empfänger und Röhrensender. Von H. Thurn, Postrat im Telegraphentechnischen Reichsamt. Dritte vermehrte Auflage. Mit 71 Abbildungen im Text. 106 Seiten. Preis 10 *M*. 1921. Richard Dietze, Verlagsbuchhandlung, Berlin W 66.

Funktelegraphie und Funksprechwesen sind seit einigen Jahren in einem beachtenswerten Aufschwung begriffen; es ist, als ob die durch die Kriegsjahre dem technischen Vorwärtsstreben aufgezwungene Ruhepause, in der jedoch auch auf diesem Gebiet der Erfindergeist durchaus nicht geruht hat, durch schnell aufeinanderfolgende Fortschritte ausgefüllt und wettgemacht werden soll. Im Bereich des Funkwesens gruppieren sich diese im allgemeinen um die Einführung der Kathodenröhre und der Rahmenantenne in den Betrieb. Es ist als ein dankenswertes Vorgehen des Verfassers zu begrüßen, daß er die zerstreuten Veröffentlichungen in übersichtlicher und ansprechender Form zusammengefaßt hat und damit einen Überblick über den jetzigen Stand der Entwicklung bietet.

Nach einer Erläuterung der Grundbegriffe der Jonen- und Elektronentheorie, der physikalischen Vorgänge beim Stromdurchgang durch verdünnte Gase oder Vakuumröhren und der Ausbildung der Kathodenröhre nach den drei Richtungen als Verstärker, als Schwingungserzeuger und als Audion wird sie in ihren Anwendungen in den Betrieben der Reichs-Telegraphenverwaltung behandelt. Zunächst werden die Empfangsapparate des Reichsfunknetzes, in denen die Röhre als Niederfrequenz- und Hochfrequenzverstärker, als Überlagerer und Rückkoppelungsempfänger und beim Rundfunk im drahtlosen Fernsprechverkehr von der Hauptfunkstelle Königswusterhausen aus dient, dann die Röhrensender des Reichsfunknetzes, darunter auch der in Königswusterhausen im Schnelltelegraphenverkehr mit London, ferner mit Rom und Budapest arbeitende 10-kW-Sender recht eingehend behandelt. Ein besonderer Abschnitt ist dem Werden und der erreichten Ausbildung der Braunchen Rahmenantenne, ihren Leistungen, Vorzügen und Nachteilen gegenüber den

offenen Antennen, ihrer Benutzung im Verkehr mit Nordamerika und als Peilapparat gewidmet. Die folgenden Abschnitte befassen sich schließlich mit dem Duplexbetrieb, der Funkschnelltelegraphie, dem drahtlosen Fernsprechen und den Betriebsschwierigkeiten gegenüber den ungedämpften Systemen. Angefügt ist die im Telegraphentechnischen Reichsamt aufgestellte Behandlungsvorschrift des funktelegraphischen Geräts. — In sachdienlich kurzer und gedrungener Darstellung, bei der vielleicht ein dem Gegenstand ferner stehender Leser wohl hier und da gern einige erläuternde Worte mehr gewünscht hätte, wird in dem vorliegenden Buch ein jedem Telegraphenbeamten erwünschter Leitfaden über eins der aussichtsreichsten Gebiete des Funkwesens geboten; das Werkchen wird auch einem größeren, Belehrung suchenden Leserkreis willkommen sein.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(April bis Juni 1922.)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1922, S. 88 und 201.

Nachtrag:

58a. Telefunken-Zeitung. Berlin.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Der Achtstundentag und die Arbeitsleistung **76.** Jahrg. 76 S. 493.
— Arbeiterbewegung, der gegenwärtige Stand der ... unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrsgewerbes in den Kulturstaaten, von Göhring **33.** 446.
— Arbeitszeit, Nachteile der ungeteilten ... **60.** 266
— Aufzüge für Turmhäuser, von Töpfer, Oberingenieur **15.** 181.
— Beamtenverhältnis und Arbeitsverhältnis, von Dr. Potthoff **12.** 207.
— Die Bilanz der Weltwirtschaft seit Kriegsende, von Behnsen und Genzmer **20.** Bd. 191 S. 225.
— Gewinnbeteiligung. Eine neue Form der Arbeitnehmeraktie, von Dr. Keil, Rechtsanwalt **52.** 261.
— Hochhaus und die Weltstadt Berlin, von Mächler **30.** 125.
— Holzbau. Neuzeitliche Ingenieur-Holzbauweise, von Dipl.-Ing. Schrader **15.** Beil. (Der Holzbau) 21. 25.
— Indexziffern im Inland und im Ausland, von Weigel, Direktor **76.** Jahrg. 76 S. 450.
— Kastengeist und Mandarinentum, von Dr. jur. Rosenstock (Beamtentum) **12.** 166.
— Kongreß, 2. internationaler ... der Post- und Telegraphenbeamten und 3. internationaler Telegraphistenwettstreit **18.** 226, **22.** 169, **62.** 162, **36a.** Jahrg. 1 S. 107, **22a.** Jahrg. 2 S. 489.
— Lohn und Leistung, von Dr. jur., Dr. rer. pol. Weddigen **36.** Bd. 63 S. 303.
— Mietverträge, Erfüllung von ... in den abgetretenen Gebieten (Entsch. des LG. I Berlin vom 15. Dezember 1921) **8.** 199.
— Post-, Personal- und Verkehrsverhältnisse, deutsche und schwedische ... **22.** 90.
— Psychotechnik, der gegenwärtige Stand der industriellen ..., von Dr. Piorkowski, Leiter des Orga-Instituts für Arbeitswissenschaft und Psychotechnik **25.** 736.
— Psychotechnik in Sport und Gewerbe, von Fladrich **30.** 135.
— Reklame. Plakatwirkungen, von Dr. Piorkowski **60.** 323.
— Sammelheizanlagen, die Wirkungsweise und Bauart der ..., von Kasten, Postbaurat **8.** 165.
— Der Schnellnachrichtenverkehr in Volks- und Weltwirtschaft **22.** 177.
— Selbstkostenermittlung, Zweck und Ziele der ..., von Dr.-Ing. Tecklenburg, Ministerialrat **79.** 391.
— Spezialisierung, Normalisierung, Typisierung, von Bücher **76.** Jahrg. 76 S. 427.

---

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Allgemeines. Stadtrohrposten, Technik und Betrieb der ..., von Dr.-Ing. Schwaighofer, Oberregierungsrat und Dozent der Technischen Hochschule in München **76a.** Heft 2 S. 3.
— Steigerung der Leistungen. — Wirtschaftlichkeit der Arbeit, von Neumann, Ministerialamtmann **22.** 173.
— Die Tuberkulose in Europa, ihre Bekämpfung **70.** 314, **6.** 285.
— Unternehmungen, die gemischt-privaten und öffentlichen ..., von Dr. Zimmermann, Amtsrichter **79.** 213.
— Verkehrsfragen im Handelsvertrag zwischen Deutschland und Jugoslavien **22.** 150.
— Der Weltverkehr und seine Technik im 20. Jahrhundert **79.** 429.
— Wirkungen, intellektuelle und soziale ... der Technik, von Prof. Dr.-Ing. Weyrauch **19.** Jahrg. 47 Bd. 2 S. 154.
— Wolkenkratzer, von Dr.-Ing. Silomon, Baurat **60.** 230.
— Zentralheizung und Brennstoffnot, von Dipl.-Ing. Pradel, Reg.-Rat (Die Naragheizung, eine neue Wohnungsheizung) **30.** 130.
Deutschland. Abfindungssumme, die Frage der ... **62.** 133. 149.
— Zum Altersgrenzengesetz. Das Reichsgericht und das preußische Altersgrenzengesetz, von Prof. Dr. Triepel, Geh. Justizrat; zum »Entwurf eines Gesetzes über die Amtspflichtenthebung der Hochschulprofessoren« in Württemberg, von Dr. von Staff, Kammergerichtspräsident **16.** 333.
— Altersgrenzengesetz für Reichsbeamte **22a.** Jahrg. 2 S. 356, **18.** 188, **22.** 142.
— Altersgrenzengesetz, Rechtsgültigkeit des preußischen ... (Entsch. des RG. vom 14. März 1922) **49.** 140, **12.** 193, **22a.** Jahrg. 2 S. 333. 473, **18.** 185, **11.** 164, **22.** 118, **62.** 142.
— Amtseid, Verpflichtung zur Leistung des ... **7.** 766.
— Amtsverlust infolge Strafurteils (Entsch. des RG. vom 4. Februar 1921) **22.** 118.
— Amtsverschwiegenheit, von Elz **12.** 130.
— Angestelltenratsvorsitzender, fristlose Entlassung des ... wegen Amtspflichtverletzung (Entsch. des OG. Ulm vom 8. September 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 12.
— Angestelltenversicherung, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 9. Juni 1922 über die Versicherungspflicht der im Dienste der Justizverwaltung Beschäftigten nach dem Versicherungsgesetz für Angestellte vom 20. Dezember 1911 **39.** 215.
— Angestelltenversicherung, zur Erweiterung der ... **77.** 282.
— Angestelltenversicherungsgesetz, zwei dringliche Abänderungsvorschläge zum ..., von Illing, Landesrat **6.** 129, **13.** 361.
— Anwärterdienstalter, Erlaß des preuß. Finanzministers vom 2. Mai 1922, betr. die Berechnung des ..., der Anwärterdienstzeit und des Besoldungsdienstalters der Beamten des höheren Staatsbaudienstes **80.** 253, **28.** 316.
— Die Arbeiterfrage bei der Reichsbahn, von Dr. Müller, Regierungs-Baurat **79.** 293.
— Arbeiterlohntarifverträge **53.** Abt. B 75, Abt. A 190.
— Die Arbeiterpensionskasse, die Krankenkassen und die Unfallversicherung bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1919, von Kuhatscheck, Eisenbahn-Oberinspektor **7.** 651.
— Arbeitgeberdarlehen für Beamtenwohnungen **22a.** Jahrg. 2 S. 429.
— Arbeitsgerichtsgesetz, Grundprobleme des künftigen ..., von Geh. Regierungsrat Dr. Volkmar, Ministerialrat **16.** 210.
— Arbeitsstunden der Beamten, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 7. April und des preuß. Finanzministers vom 15. Mai 1922 über die ... **39.** 118, **22a.** Jahrg 2 S. 394, **44.** 563.
— Das Arbeitszeitgesetz für die Eisenbahn **79.** 303, **36.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1921 S. 845, für 1922 S. 33, **22.** 142.
— Ärzte und Krankenkassen **37.** 25
— Das Auslandsschädengesetz und die Rechtsprechung des Reichswirtschaftsgerichts im Vorentschädigungsverfahren, von Dr. Jörges, Reichswirtschaftsgerichtsrat **52.** 343.
— Bauausführungen. Erlaß des preuß. Finanzministers vom 23. März 1922, betr. die Mitwirkung der Ortsbaubeamten in den Fällen, in denen von privater Seite die Mittel zu Bauausführungen für staatliche Zwecke hergegeben werden oder auch unmittelbar die Bereitstellung von Bauten zu staatlicher Benutzung angeboten wird **80.** 293.
— Baugenossenschaften, die notwendige Instandsetzung des alten Hausbestandes der ... **13.** 223.
— Der Beamte im Strafrecht unter besonderer Berücksichtigung der Amtspflichtverletzung, von Elz **12.** 137. 177. 234.
— Beamtenabkommen, Erlaß des preuß. Finanzministers vom 31. Mai 1922, betr. Auslegung des § 16 des Deutsch-Danziger ... vom 12. November 1920 **80.** 293, **44.** 591.
— Beamtenausschuß, der Vorsitzende des ... hat auch als solcher seinem Vorgesetzten gegenüber die Beamtendisziplin zu wahren (Entsch. des preuß. OVG. vom 22. September 1921) **22a.** Jahrg. 2 S. 345.
— Beamtenbeförderung und Verkehrsstreik der Eisenbahnbediensteten **79.** 358. 417, **22a.** Jahrg. 2 S. 427. 453.
— Beamtenbeirat, Bericht über die Tätigkeit des ... beim Reichspostministerium **18.** 186, **22.** 165.

Deutschland. Beamtenbesoldung und Ruhegehalt, Gnadenvierteljahr und Witwengeld; kein Recht, der Witwe die Beträge wegen Unterschlagungen des Beamten vorzuenthalten (Entsch. des RG. vom 14. Oktober 1921) **28.** 235.
— Beamtengesetz, badisches ..., ob die Voraussetzungen einer Entlassung auf Ansuchen bei einem Beamten vorlagen, unterliegt gerichtlicher Nachprüfung (Entsch. des OVG. Karlsruhe vom 11. Januar 1922) **51.** Beil. Nr. 718.
— Beamtenhaftpflicht, von Richhardt **12.** 244.
— Beamtenhaushalt, ein preußischer ... 1859—1890, von Hermes **76.** Jahrg. 76 S. 478.
— Beamten-Kreditgenossenschaften im Gesichtswinkel eines Beamten **13.** 337.
— Beamtenrätegesetz **18.** 153. 222, **22a.** Jahrg. 2 S. 385. 418.
— Beamten-Streikrecht?, disziplinarische Ahndung des Beamtenstreiks **12.** 200, **18.** 188. 215, **22.** 138, **79.** 380, **22a.** Jahrg. 2 S. 439.
— Beamter, zum Begriff des ... im Sinne des preuß. Staatshaftungsgesetzes vom 1. August 1909 (Entsch. des RG. vom 7. Juni 1921) **28.** 283.
— Bearbeitung und Zeichnung laufender Geschäftssachen, Vf. des preuß. Finanzministers und des preuß. Ministers des Innern vom 18. Februar 1922, betr. selbständige ... von nicht grundsätzlicher Bedeutung durch Bürobeamte, Vollziehung von Kassenanweisungen **28.** 110, **44.** 408, **49.** 164. 201, **22a.** Jahrg. 2 S. 400.
— Die Bedeutung des § 159 des Reichsbeamtengesetzes für die Reichsverwaltungen nach der neuen Reichsverfassung **16.** 376.
— Berechnungen, Erlaß des preuß. Ministers für Volkswohlfahrt vom 26. Mai 1922, betr. die Änderung der Gebührenordnung der staatlichen Prüfungsstelle für statische ... **80.** 293.
— Beschäftigungstagegelder und Entschädigungen für erschwerte Haushaltsführung (Zuschuß für den Aufenthalt in Berlin und anderen teuren Städten), Erlasse des preuß. Finanzministers vom 22. März und 2. Juni 1922 **80.** 157. 254. 305, **28.** 180. 296, **22a.** Jahrg. 2 S. 338. 367, **43.** 245, **44.** 523, **1a.** 220, **53.** Abt. A 218.
— Besoldungsdienstalter der aus Anlaß des Kriegsausbruchs in den einstweiligen Ruhestand versetzten und später wieder angestellten Auslandsbeamten **22a.** Jahrg. 2 S. 355.
— Bestrafung, wiederholte ... wegen Disziplinarvergehens (Entsch. des preuß. OVG. vom 1. Dezember 1921) **21.** 180.
— Die Beteiligung der Bediensteten an dem Eisenbahnerstreik **79.** 339.
— Betrachtung, kritische ... einiger Haupteinwendungen gegen die gleitende Gehaltsanpassung, von Schreiter **12.** 215.
— Betriebsergebnisse der Reichspostverwaltung (Überschüsse bei einzelnen Ober-Postdirektionen) **22.** 185. 191, **18.** 266.
— Betriebsrätegesetz, Geschäftsführungskosten im Sinne der §§ 35 und 36 des ..., Fuhrkosten und Tagegelder **2.** 193, **41.** 149.
— Betriebsunfall und ursächlicher Zusammenhang mit Dienstunfähigkeit (im Sinne des Beamtenunfallfürsorgegesetzes), Entsch. des RG. vom 7. Juni 1921 **6.** 251, **22.** 194.
— Buchführung, die behördliche und die kaufmännische ... **49.** 156.
— Defektenbeschluß, kann ein ... nach Reichsrecht gegen die Erben eines Reichsbeamten erlassen werden? **12.** 203.
— Denkschrift des Deutschen Gewerkschaftsbundes, betr. die Frage: »Staats- oder Privatbetrieb der Reichsbahnen?« **36.** Volkswirtschaftl. Chronik für 1921 S. 804.
— Denkschrift über die Vereinfachung und Verbilligung von Verwaltung und Betrieb der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **22.** 107. 115. 126. 133. 138, **8.** 137, **62.** 135. 153, **49.** 197, **11.** 251.
— Deutschlands Stellung im Kampf um das Völkerrecht, von Dr. Simons **47.** Jahrg. 10 S. 169.
— Dienstbezüge, Nachzahlung und Erstattung von ... bei Beförderung von Beamten mit rückwirkender Kraft oder infolge Einstufung eines Ortes in eine höhere Ortsklasse **1a.** 161.
— Dienstentlassung wegen Hehlerei (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs in Leipzig vom 19. Dezember 1921) **79.** 444.
— Dienstentlassung wegen Verweigerung des Treueids **22a.** Jahrg. 2 S. 406.
— Diensterleichterung für Vorstandsmitglieder der Beamtenverbände (Vf. des preuß. Justizministers vom 24. März 1922) **22a.** Jahrg. 2 S. 460.
— Dienstwohnung, Aufnahme des Ehemanns einer verheirateten Lehrerin in ihre Dienstwohnung **22a.** Jahrg. 2 S. 364.
— Dienstwohnungen, Nutzungswert der ... und Wohnungsluxussteuer **41.** 126.
— Dienstwohnungen, keine Verpflichtung, vor Besetzung von ... den Betriebsrat zu hören **14.** Beil. (Rechtsprechung) 10.
— Dienstwohnungen, Vf. des preuß. Ministers des Innern vom 7. Juni 1922, betr. Wertbemessung von ... **44.** 593.
— Dienstzeit, Anrechnung der nach Versetzung in den Ruhestand geleisteten ... **18.** 249 **22a.** Jahrg. 2 S. 469.
— Disziplinarentlassung, Belassung eines Pensionsteils bei ... nach dem Reichsbeamtengesetz, von Dr. Reindl, Ministerialrat **11.** 157.

Deutschland. Disziplinarkammern für Reichsbeamte, Besetzung der ..., Erlaß des Reichsministers des Innern vom 3. April 1922 **22a.** Jahrg. 2 S. 397.
— Disziplinarverfahren, scheidet ein Beamter vor Beendigung des ... aus dem Dienst aus, so kann trotzdem noch auf Verlust des Titels und des Pensionsanspruchs erkannt werden (Entsch. des Großen Disziplinar-Senats des Kammergerichts vom 17. Januar 1922) **51.** Beil. Nr. 756, **22a.** Jahrg. 2 S. 474.
— Doppelversicherung, über die leidige ... (Invaliden- und Angestelltenversicherung, Büroangestellte) **6.** 222.
— Der Einfluß der Fortbildung der Beamten und Arbeiter eines Großbetriebs auf seine neuzeitliche Ausgestaltung **79.** 433.
— Einnahmen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **81.** 160. 274. 347, **69.** 352, **70.** 348.
— Eisenbahnbeiräte, die neuen ..., von Dr. Kittel **79.** 369.
— Eisenbahnfrage, zur deutschen ..., von Wirkl. Geh. Rat Hoff, Staatsminister a. D. **79.** 329.
— Eisenbahn-Töchterhort, Rechnungsergebnis 1921 **53.** Abt. A Nr. 20 Beil. 1.
— Eisenbahn-Werkstättenwesen, ein Beitrag zur Neuordnung des ..., von Cohen, Oberregierungsbaurat **79.** 389.
— Entfernung vom Amt im besetzten Gebiet als Disziplinarvergehen (Entsch. des Preuß. OVG. vom 19. Mai 1921) **21.** 121.
— Entlassungsurkunden für Beamte, Fassung der ... (bei Versetzung in den Ruhestand, bei freiwilligem Ausscheiden usw.) **43.** 213, **22a.** Jahrg. 2 S. 464.
— Entschädigung für im Ausland erlittene Kriegsverluste, von Dr. Hagens, Senatspräsident bei dem Reichsgericht **52.** 257.
— Entschädigung für Tumultschäden, die Dienstwohnungsinhaber erlitten haben **18.** 133.
— Entschädigungen für Dienstreisen im Amtsbezirk **1a.** 167.
— Entstaatlichung der deutschen Reichsbahn **11.** 198, **18.** 199.
— Fortführung des Hausstandes am alten Wohnort bei Versetzungen **22.** 166.
— Fortzahlung der Vergütung an Angestellte bei Arbeitsversäumnis infolge Krankheit oder Unfall (Vf. des Reichsverkehrsministers vom 17. Mai 1922) **53.** Abt. B 91.
— Frauenzuschlag, Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 11. April 1922 **41.** 180, **22.** 135. 142, **34.** 198, **53.** Abt. B 82, **1a.** 210, **11.** 249, **44.** 529.
— Der Frauenzuschlag ist ein Teuerungszuschlag und daher nicht der Pfändung unterworfen **22.** 150.
— Freiheit der politischen Gesinnung eines Beamten (Entsch. des Preuß. OVG. vom 17. Oktober 1921) **51.** Beil. Nr. 754.
— Gebührenerhöhungen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **11.** 163, **22.** 137. 146. 154. 162. 177. 192, **63.** 327. 334. 342. 612, **26.** 44.
— Gedingeverfahren in den Holztränkanstalten der Reichsbahn, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 24. Mai 1922 **53.** Abt. A 237.
— Gehaltsanspruch. Ist der Rechtsweg zulässig für einen Gehaltsanspruch, den der Beamte darauf stützt, daß er bei seiner Anstellung in eine höhere Gehaltsklasse, als geschehen, hätte eingereiht werden sollen? Maßgeblichkeit der Entscheidung der Verwaltungsbehörde über die Festsetzung des Besoldungsdienstalters (Entsch. des RG. vom 16. Dezember 1921) **12.** 257.
— Geschäftsbericht des Reichsversicherungsamts für 1921 **1.** 193.
— Geschäftstechnik im Eisenbahn-Verwaltungsdienst, von Dr. Haas, Ministerialrat **97.** 253. 273.
— Gesetz, Minister und Reichsgericht, von Prof. Dr. Hedemann **16.** 291.
— Gleichstellung der weiblichen Beamten (Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 13. April 1922) **22a.** Jahrg. 2 S. 471.
— Groß-Hamburg **15.** 137, **67.** 49.
— Handwerker, Begriff des ... im Sinne des Reichslohntarifvertrags **53.** Abt. A 186.
— Haushalt der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1922, Beratungen über den ... **22.** 109. 121. 130. 154. 157, **70.** 201, **18.** 150. 226. 233. 245, **11.** 202. 257, **49.** 178. 199. 220. 235, **63.** 560.
— Die Hochschulbewegung der preußischen Kommunalbeamten, von Dr. Haneld **12.** 114.
— Hochschulstudium, Vf. des preuß. Ministers des Innern und des preuß. Finanzministers vom 31. März 1922, betr. Anrechnung von ... usw. auf das Anwärterdienstalter **44.** 352.
— Höchstmietenverordnung und Baugenossenschaften **78.** 102.
— Holzbauten **15.** Beil. (Der Holzbau) 30.
— Invalidenversicherung, zum Streit um die ... der Büroangestellten, von Helms, Landesrat **6.** 197.
— Kodifikation des Arbeitsrechts, von Prof. Dr. Hedemann **52.** 247.
— Krankheit. Meldet ein erkrankter Beamter, ohne die volle Kraft wiedererlangt zu haben, sich wieder zum Dienst, so ist es Sache des Vorgesetzten, sich zu entscheiden, ob er ihn sofort wieder beschäftigen oder seinen Krankheitsurlaub verlängern will. Im ersten Fall muß er dem Umstande, daß der Beamte noch nicht wieder voll dienstfähig ist, soweit ihm dieser Umstand bekannt ist oder sein mußte, Rechnung tragen und den Beamten nur mit der entsprechenden Schonung zum Dienst heranziehen (Entsch. des RG. vom 31. Januar 1922) **51.** Beil. Nr. 618, **49.** 223.

Deutschland. Kriegsdienst, Anrechnung des ... auf den Vorbereitungsdienst **18.** 250, **22.** 188.
— Kündigung, Einspruch von Posthelfern gegen eine ..., Fristenberechnung **22.** 102. 188.
— Lage, unsere wirtschaftliche ..., von Prof. Dr. v. Pistorius, Staatsminister a. D. **19.** Jahrg. 47 Bd. 2 S. 97.
— Leistenbruch, die grundsätzliche Entscheidung des Reichsversorgungsgerichts über ... als Folge einer Dienstbeschädigung **37.** 29. 35.
— Gleitende Lohnskala **11.** 160. 251. 265, **18.** 153, **22a.** Jahrg. 2 S. 354. 391, **49.** 201, **32.** Jahrg. 29 S. 323.
— Lohnzahlung für die durch die Tätigkeit als Schöffe oder Geschworener entstandene Arbeitsversäumnis (Vf. des Reichsverkehrsministers vom 3. Mai 1922) **53.** Abt B 90.
— Magistratssekretär, ein als ... angestellter Beamter kann die Ausführung nur solcher Arbeiten verweigern, die lediglich eine mechanische Tätigkeit, eine Kanzleiarbeit, darstellen. Das Ausschreiben von Rentenquittungen ist keine bloße Kanzleiarbeit (Entsch. des Preuß. OVG. vom 1. Dezember 1921) **51.** Beil. Nr. 755.
— Meinungsäußerung, über das Recht der freien ... (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 5. Dezember 1921) **12.** 152.
— Miete, die »gesetzliche ...« nach dem Reichsmietengesetz, von Lindemann, Geh. Oberjustizrat und Vizepräsident der Justizprüfungskommission **51.** 55.
— Miet- und Pachtschutzwesen und Eisenbahnverwaltung, von Dr. Jaeger, Regierungsrat (Dienstwohnungen für Beamte) **79.** 299.
— Mutterschaft, uneheliche ... der Beamtin, Eingabe des Verbandes der deutschen Reichs-Post- und Telegraphenbeamtinnen an das Reichsministerium des Innern, betr. die vorbehaltlose Freigabe der ... **12.** 172, **62.** 167.
— Mutterschaft, zur Frage der unehelichen ... der Beamtin, von Falkenberg **62.** 101. 137. 154, **22a.** Jahrg. 2 S. 362, **12.** 159.
— Nachprüfung, gerichtliche ... der von den Schlichtungsausschüssen getroffenen Entscheidungen (Entsch. des LG. III Berlin vom 3. Juni 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 15 **51.** Beil. Nr. 668.
— Keine Nachrufe für verstorbene Beamte, Angestellte usw. in der Tagespresse für Rechnung der Reichskasse, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 17. März 1922 **34.** 156.
— Nebeneinnahmen der Beamten **49.** 139, **62.** 110, **11.** 182.
— Nebengebühren, welche die Reichs-Postverwaltung als Bezahlung für eine Reihe von Leistungen verlangt (Papierpreiszuschlag bei Postkarten, Paketlagergebühr, Zuschlagsgebühr für postlagernde Sendungen usw.) **63.** 343.
— Neuordnung des Eisenbahndienstes, Gedanken zur ... **11.** 158. 167. 197. 211.
— Neuregelung der Gehälter **18.** 137. 141, **11.** 235, **49.** 133. 194, **22a.** Jahrg. 2 S. 321. 353. 424. 449, **41.** 177, **62.** 148, **53.** Abt. A Beil. (Nachrichten) 23, **34.** 177, **22.** 129. 137. 153. 191, **28.** 184. 201.
— Normen für Mauerziegel **15.** 205, **80.** 217.
— Ordnungsstrafen, die Überschreitung der Höchstgrenze für ... ist ausgeschlossen, wenn die Festsetzung der Strafen in einem Disziplinarverfahren erfolgt, dagegen nicht, wenn es sich um mehrere Disziplinarfälle handelt, für die je eine Ordnungsstrafe festgelegt wird (Entsch. des Preuß. OVG. vom 1. Dezember 1921) **51.** Beil. Nr. 959.
— Organisation der Hauptwerkstätten der Eisenbahn **79.** 263.
— Pension, Belassung von ... gemäß § 75 Ziffer 2 Abs. 2 des Reichsbeamtengesetzes (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 9. Januar 1922) **7.** 769.
— Personalbestand nach dem Reichshaushalt für 1922 **22.** 143, **49.** 222, **22a.** Jahrg. 2 S. 456.
— Personalneuordnung **49.** 129. 149. 189, **49a.** 81, **11.** 201, **62.** 97, **22.** 145.
— Pflichten der Beamten unter feindlicher Besatzung (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 9. Januar 1922) **12.** 251.
— Postaushelfer, minderjähriger ... als Beamter (Entsch. des RG. vom 20. Februar 1922) **51.** Beil. Nr. 909.
— Zur Postbetriebs- und Verwaltungsreform, von Przybilla **49.** 130. 153. 169. 191.
— Postkritiker, neue Beiträge zum Kapitel ... **22.** 98. 134.
— Postreklame, praktische Durchführung der ... **14.** 96.
— Poststatistik und Posttarif **22.** 94.
— Preisbestimmung bei veränderlichen Baukosten, Vorschlag für eine ... **80.** 211.
— Preisschwankungen, Besoldungs- und Währungsfrage **18.** 151.
— Problem, das große ... (Wiederaufrichtung der deutschen Wirtschaft) **10.** 327.
— Prüfungsdienstalter, Vorrückung des ... (keine Zulassung eines Beamten zur Prüfung wegen unbefriedigenden Gesamtverhaltens, späteres Bestehen der Prüfung, Abweisung der Klage des Beamten auf Vorrückung des Prüfungsdienstalters und Schadensersatzleistung) **22.** 179.

Deutschland. Psychologie, eine gemeinnützig arbeitende Stelle für praktische ... (mit Unterstützung des preußischen Ministeriums des Innern geschaffen) **60.** 269.
— Rauchrohre, Erlaß des preußischen Finanzministers vom 3. Juni 1922, betr. die Heranziehung der Bezirksschornsteinfegermeister bei Anlage von ... und Feuerungsanlagen **80.** 294.
— Rechnungslegung für Neubauten des Reichs **2.** 170.
— Die Rechte des preußischen Staatsrats, Streitfragen, von Huber, Ministerialdirigent und Geh. Oberjustizrat **51.** 65.
— Rechte, die verfassungsmäßigen ... des preußischen Staatsrats und die Folgen ihrer Nichtbeachtung, von Dr. Stier-Somlo, ord. Prof. der Rechte **6 a.** Bd. 42 S. 129.
— Kein Rechtsanspruch auf Erstattung von Umzugsmehrkosten (Entsch. des OLG. Kiel vom 23. September 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 13.
— Rechtsmittelfrist nur dann gewahrt, wenn Rechtsmittelschrift bei regelmäßiger Postbestellung noch rechtzeitig bei der Behörde eingegangen wäre (Entsch. des preuß. OVG. vom 30. Juni 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 9.
— Rechtsstreitigkeiten zwischen der staatlichen Hochbauverwaltung und Unternehmern, Vf. des preuß. Finanzministers vom 1. Februar 1922, betr. Vergütung der Schiedsrichter bei der Erledigung von ... **28.** 101.
— Rechts- und Dienstverhältnisse der ehemaligen Offiziere und Deckoffiziere (Unterhaltszuschüsse) **43.** 211.
— Rechtsverbindlichkeit eines Schiedsspruchs des Schlichtungsausschusses bei Entlassung eines Postaushelfers (Entsch. des LG. Frankfurt (Oder) vom 19. Dezember 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 15.
— Rechtsweg. Ist der Rechtsweg für einen Schadensersatzanspruch wegen Amtspflichtverletzung zulässig, wenn der Schaden in dem öffentlich-rechtlichen Rechtskreise des Verletzten entstanden ist? (Entsch. des RG. vom 31. Januar 1922) **12.** 258.
— Die Reform der Sozialversicherung, von Dr. Sonderhoff, Regierungsdirektor **6.** 193. 209.
— Reichsbahn und Wirtschaft, von Dr. Sarter, Geh. Reg.-Rat **76 a.** Heft 2 S. 27.
— Reichseisenbahnfinanzgesetz **36.** Volkswirtschaftliche Chronik für 1921 S. 804, für 1922 S. 33, **22 a.** Jahrg. 2 S. 382, **79.** 358.
— Reichshaushalt, die Entwicklung des ... 1920 bis 1922 **70.** 239.
— Reichslohntarifvertrag, die Änderungen im ... und Reichsbesoldungsgesetz **70.** 230.
— Das Reichsmietengesetz, von Dr. Eyck, Rechtsanwalt **16.** 222, **18.** 235.
— Reichsmietengesetz, die Verfassungswidrigkeit des ..., von Prof. Dr. Bornhak, Geh. Justizrat **16.** 219.
— Reichsmietengesetz und Instandsetzungsarbeiten, von Dr. Tillmann, Stadtsyndikus **78.** 133.
— Reichsmietengesetz, zum ..., von Dr.-Ing. Wehl, Regierungsbaumeister a. D. **81.** 185.
— Die Reichspost als »Betriebsverwaltung« des öffentlichen Rechts, von Dr. Staedler, Regierungsrat **6 a.** Bd. 42 S. 193.
— Reichsschatzverwaltung, Bestimmungen über die Zuständigkeitsabgrenzung für den Sachbereich der ... **1a.** 211.
— Reisekosten, vorübergehende Beschäftigung bei einer Behörde außerhalb des dienstlichen Wohnsitzes des Beamten, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 22. April 1922 **53.** Abt. A 155, **18.** 249.
— Reisen zur Teilnahme an Fachausbildungslehrgängen, Entschädigungen für... (Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 23. Mai 1922) **1a.** 222.
— Ruhegehalt und Zuruhesetzung der Beamten, von Neumann, Ministerialamtmann **49.** 218. 233.
— Ruhegehaltsempfänger, Wiederanstellung von... **22 a.** Jahrg. 2 S. 437.
— Ruhestand, Voraussetzung der Versetzung in den ... ist, daß der Beamte überhaupt und dauernd dienstunfähig ist. Solange er noch in bestimmten Zweigen des Dienstes, die von anderen für ihn nicht geeigneten trennbar sind, verwendungsfähig ist, hat er weder ein Recht, seine Pensionierung zu fordern, noch kann er wider seinen Willen pensioniert werden (Entsch. des RG. vom 31. Januar 1921) **51.** Beil. Nr. 666, **49.** 201.
— Die Sammlungen des Reichspostmuseums (Vortrag des Postrats Fechner) **8.** 111.
— Schadensersatzpflicht bei ungesunden Arbeitsräumen (Entsch. des RG. vom 3. Januar 1922) **18.** 133.
— Schiedssprüche der Schlichtungsausschüsse ohne die gesetzlichen Voraussetzungen sind nichtig (Entsch. des OLG. Braunschweig vom 4. März 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 11.
— Schlichtungsausschuß ist sachlich nur zuständig, wenn Arbeitgeber gekündigt hat, sachliche Zuständigkeit des Schlichtungsausschusses ist vom Gericht nachzuprüfen (Entsch. des AG. Wernigerode vom 7. Oktober 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 20.
— Schuldfrage, Friedensvertrag und Beamtenproblem, von Falkenberg **12.** 103.
— Schwerbeschädigte, Anordnung des Reichsverkehrsministers vom 3. Juni 1922 für die Durchführung des Gesetzes über die Beschäftigung von ... im Bereich der deutschen Reichsbahn **53.** Abt. A 224.

Deutschland. Schwerbeschädigte, Verpflichtung der Lieferfirmen zur Einstellung von ... (Erlaß des Reichswehrministeriums vom 3. Juni 1922) **34.** 243.
— Sicherung von Wohnungen für versetzte Beamte **22a.** Jahrg. 2 S. 435.
— Siedlung, die Bedeutung der ländlichen ..., von Krüger, Ministerialrat **12.** 219.
— Sozialisierung, Gedanken über die ..., von Budde **19.** Jahrg. 47. Bd. 2 S. 1.
— Sprache, die deutsche ... im Schriftverkehr der Behörden, von Helms, Landesrat **6.** 273.
— Staatseisenbahnen, die deutschen ... einst und jetzt, von Göhring **33.** 561.
— v. Stephan, Heinrich ... als Sprachschöpfer, von Giesecke, Postrat **14.** 75.
— v. Stephan, zum 25jährigen Todestage des Staatssekretärs ... **8.** 105, **18.** 155, **22.** 113, **63.** 314, **14.** 74.
— Steuerabzug bei Behörden **43.** 262.
— Streik, Gesetz gegen das Streikrecht der Beamten **22a.** Jahrg. 2 S. 328, **49.** 164.
— Streik und Krise (Eisenbahnerstreik) **47.** Jahrg. 10 S. 155, **79.** 264.
— Streikrecht der Beamten?, von Dr. Flad, Reichsgerichtsrat **51.** 85.
— Tagegelder bei Dienstreisen der technischen Bürobeamten, Erlaß des preuß. Finanzministers vom 10. April 1922 **80.** 193.
— Tagegelder bei vorübergehender Beschäftigung außerhalb des Standorts, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 29. März 1922 **34.** 158, **22a.** Jahrg. 2 S. 401, **41.** 195.
— Tagegelder für Arbeiter bei Dienstreisen **41.** 239.
— Tage- und Übernachtungsgelder bei Dienstreisen der Reichsbeamten, Erhöhung der ..., Bekanntmachung des Reichsministers der Finanzen vom 2. Mai 1922 **81.** 187, **1a.** 219, **22.** 150, **49.** 195, **22a.** Jahrg. 2 S. 461, **34.** 213, **18.** 229, **41.** 212, **53.** Abt. A 216, Abt. B 110.
— Tariferhöhung bei der Reichsbahn und der Reichspost, Verhandlungen im Bayerischen Landtag **11.** 169. 185.
— Titel, die neuen Beamtentitel im Reich und in Preußen, von Dr. Sontag, Kammergerichtsrat **31.** II. Vierteljahr 7.
— Töchterhort, Verwaltungsbericht der Stiftung ... **18.** 270, **62.** 188.
— Überalterung der Beamten bei der Reichsbahn **22a.** Jahrg. 2 S. 333.
— Übergangsgebührnisse, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 19. und des preuß. Finanzministers vom 27. April 1922 **53.** Abt. A 158, **41.** 200, **39.** 195, **28.** 250.
— Übertritt der Postbeamten in den Reichsfinanzdienst **18.** 175. 214, **22.** 150.
— Umsatzsteuerpflicht, Erlaß des preuß. Finanzministers vom 3. Juni 1922, betr. die ... bei Verkauf von Altmaterialien **80.** 293.
— Umzugskosten für Dienstwohnungsinhaber beim Übertritt in den Ruhestand, für Hinterbliebene von gestorbenen Beamten usw. **2.** 149, **28.** 299, **53.** Abt. A 123, **22a.** Jahrg. 2 S. 367. 402, **78.** 115, **1a.** 197, **18.** 236.
— Umzugskosten und Wohnungsbeihilfen für die aus der Reichsschatzverwaltung in den Dienst der Länder usw. übertretenden Beamten, Erlaß des preuß. Finanzministers vom 19. April 1922 **80.** 209, **44.** 445, **28.** 243, **39.** 208, **43.** 388.
— Unfall. Wenn einem Arbeiter auf dem Wege zur Arbeit ein Unfall innerhalb des Bereichs der Betriebsstätte zustößt, liegt ein Betriebsunfall vor, weil der Weg zur Arbeit, soweit er über die Betriebsstätte führt, einen Teil der auf dieser zu leistenden Verrichtungen bildet und den Arbeiter in den Gefahrenbereich des Betriebs bringt (Entsch. des RVA. vom 6. Oktober 1921) **51.** Beil. Nr. 674.
— Unfallversicherung, Rechnungsergebnisse für 1920 **1.** 1. 10. 64. 66.
— Unterhaltszuschüsse für Beamte im Vorbereitungsdienst **28.** 141. 179. 244, **44.** 351. 469, **43.** 271. 357, **1a.** 196, **18.** 177, **41.** 192. 238, **11.** 249, **22a.** Jahrg. 2 S. 467.
— Unterhaltung und Bewirtschaftung von Reichsgebäuden **2.** 190, **1a.** 182. 223, **53.** 180.
— Unterrichtswesen, neue Wege im Eisenbahn- ..., von Gotter, Regierungsbaurat **79.** 453.
— Unterstützungen, Vf. des preuß. Finanzministers vom 6. Februar 1922, betr. Gewährung einmaliger oder laufender ... aus Staatsmitteln an die Witwen solcher Beamten, die erst nach der Versetzung in den Ruhestand geheiratet haben **28.** 226, **22a.** Jahrg. 2 S. 456.
— Untersuchungen, ärztliche ... von Beamten **41.** 122, **22a.** Jahrg. 2 S. 364.
— Urlaub für Lohnangestellte, die von einer Reichs- oder Staatsbehörde zur Probedienstleistung als Militäranwärter oder Zivilsupernumerar einberufen werden, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 8. April 1922 **39.** 118.
— Urlaubsdauer für Beamte bei Beförderungen in eine höhere Urlaubsklasse **1a.** 167, **18.** 169, **49.** 164.
— Urteilsverkündung im Disziplinarverfahren (Entsch. des preuß. OVG. vom 22. Dezember 1921) **21.** 181.
— Verdingungen, Sittenwidrigkeit von Ringbildungen bei ... **15.** 207.
— Verfall, der drohende ... des alten Hausbesitzes der Baugenossenschaften (Beamtenwohnungsverein zu Berlin) **78.** 72.
— Vergütungen der Beamten für Unterrichtserteilung **18.** 249, **22.** 182. 195.

Deutschland. Die Verhängung einer Ordnungsstrafe schließt die Einleitung eines förmlichen Dienststrafverfahrens wegen desselben Tatbestandes aus (Entsch. des Reichsdisziplinarhofs vom 13. Februar 1922) **12.** 255.
— Verkündungsformel für preußische Gesetze **22a.** Jahrg. 2 S. 442.
— Veröffentlichungen, literarische ... von Beamten. Im Widerspruch mit den Amtspflichten steht es, wenn der Beamte seine Behörde oder ihre Einrichtungen in unsachlicher, ihr Ansehen herabsetzender Form angreift, Dienstvergehen im Sinne des § 72 des RBG. (Erlaß des Reichsarbeitsministers vom 3. Mai 1922) **22a.** Jahrg. 2 S. 466.
— Versicherungswesen. Beitrittsrecht der nach § 169 Abs. 1 der RVO. versicherungsfreien Beamten (§ 176) **6.** 207.
— Versicherungswesen. Berücksichtigung eines Vorschusses auf Gehaltserhöhung bei Feststellung des regelmäßigen Jahresarbeitsverdienstes (Entsch. des VA. der Stadt Berlin vom 21. Januar 1922) **6.** 234.
— Versicherungswesen. Ernennung zum Beamten mit Rückwirkung begründet Versicherungsfreiheit (§ 169 RVO.) nicht für die Vergangenheit (Entsch. des Versicherungsamts Hamburg vom 24. März 1922) **6.** 201.
— Versicherungswesen. Unter Beamten im Sinne des § 554 Abs. 1 Nr. 4 der RVO. sind nur Beamte im eigentlichen Sinne, nicht Vertragsangestellte zu verstehen (Entsch. des RVA. vom 17. Dezember 1921) **1.** 268.
— Versicherungswesen. Zur versicherungsrechtlichen Stellung der Büroangestellten, insbesondere zur Frage der Invalidenversicherungspflicht von »Vertragsangestellten« eines Finanzamts und der Stenotypistin eines Anwalts (Beschlüsse des Versicherungsamts der Landeshauptstadt München vom 25. März und 27. April 1922) **6.** 265.
— Versorgungswesen, Vertretung des Reichsfiskus im ... **81.** 152.
— Vertrag, die bloße Absicht, einen ... nicht oder nicht gehörig zu erfüllen, bildet in der Regel noch keine ausreichende Grundlage zur Annahme einer für den Vertragsabschluß ursächlichen arglistigen Täuschung usw. (Entsch. des RG. vom 12. Dezember 1921) **51.** Beil. Nr. 582.
— Vertrag. Schließt ein Fabrikant zu einer Zeit, zu der schon eine erhebliche Unsicherheit aller Verhältnisse besteht, einen Vertrag ohne die Klausel »freibleibend« ab, so wird er im allgemeinen durch wesentliche Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse von seiner Lieferpflicht nicht befreit (Entsch. des RG. vom 3. Januar 1922) **51.** Beil. Nr. 589.
— Verträge, Aufhebung von ... infolge der Umwälzung der wirtschaftlichen Verhältnisse und der Wirkung der Geldentwertung (Entsch. des RG. vom 8. Juli 1920 und vom 29. November 1921) **15.** 208, **25.** 637.
— Verträge, können langfristige ... wegen wirtschaftlicher Nicht-Zumutbarkeit auch mit Wirkung für die Vergangenheit abgeändert werden? (Entsch. des RG. vom 21. September 1920) **16.** 245.
— Verwaltungs-Reform und Verwaltungs-Akademie, von Dr. Jöhlinger, Ministerialrat und Studiendirektor der Verwaltungs-Akademie Berlin **31.** II. Vierteljahr 84.
— Vorentscheidung, die zur Eröffnung des Rechtswegs erforderliche ... der Verwaltungsbehörde kann bei Beamtenansprüchen auch noch im Laufe des gerichtlichen Verfahrens und auch noch in der Revisionsinstanz nachgeholt werden (Entsch. des RG. vom 31. Januar 1922) **51.** Beil. Nr. 667.
— Wärmewirtschaft in den Eisenbahnbetriebswerken, von Pontani, Oberregierungsbaurat **79.** 396.
— Wartegeldempfänger, Amtsbezeichnung der ... **22a.** Jahrg. 2 S. 403.
— Wartegeldempfänger, Anstellung oder Wiederbeschäftigung von ... **22a.** Jahrg. 2 S. 403.
— Wartegeldempfänger, Besoldung wiederbeschäftigter ... **44.** 466.
— Wartegeldempfänger, disziplinare Stellung der ... **22a.** Jahrg. 2 S. 404.
— Wirtschaftsbeihilfen an Beamte **28.** 111. 179. 298, **41.** 234, **44.** 351, **22a.** Jahrg. 2 S. 344, **43.** 269, **34.** 159.
— Die Wirtschaftslage der Reichsbahn **22.** 181.
— Wohnungsbauabgabe, die Befreiungsvorschrift findet auf die von gemeinnützigen Baugenossenschaften vor dem 1. Juli 1918 errichteten und weitervermieteten Wohnungen keine Anwendung (Entsch. des preuß. Finanzministers vom 4. März 1922) **28.** 232, **13.** 343.
— Wohnungsbauabgabe, Vf. des preuß. Finanzministers vom 19. März 1922, betr. Heranziehung der Beamtendienstwohnungen zur ... **28.** 179. 313, **1a.** 196, **41.** 194, **39.** 192, **22a.** Jahrg. 2 S. 462. 496.
— Wohnungsbeihilfen, Erlaß des preuß. Finanzministers vom 17. Mai 1922, betr. die Gewährung von ... an vorübergehend wieder beschäftigte Wartegeld- und Ruhegehaltsempfänger **80.** 277, **39.** 216, **28.** 297.
— Wohnungsbeihilfen, Vf. des preuß. Ministeriums für Landwirtschaft vom 21. März 1922, betr. Gewährung von Beihilfen an versetzte Beamte **43.** 247.
— Wohnungsinstandsetzungskosten, Beihilfen zu ... (Vf. der Marineleitung vom 6. April 1922) **41.** 168.

Deutschland. Wohnungsluxussteuer, Vf. des Reichsarbeitsministers vom 26. April 1922 **34.** 207, **41.** 202, **44.** 543.
— Wohnungs- und Baukostenzuschußwesen, Vorschläge zum ..., von Dr. Bellmann, Regierungsbaumeister **78.** 106.
— Zentralheizungsanlagen in Staatsgebäuden, Erlaß des preuß. Finanzministers vom 18. Mai 1922, betr. die Überwachung und Bedienung der ... **80.** 277.
— Zentralschlichtungsausschuß, Zuständigkeit des ... bei Entlassungen von Hilfskräften im Wege der Kündigung (Entsch. des OVG. Breslau vom 10. November 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 13, **34.** 188.
— Zeugengebühren für Beamte im Disziplinarverfahren (Entsch. des preuß. OVG. vom 5. Januar 1922) **21.** 181.
— Zinszuschüsse, staatliche ... an gemeinnützige Bauvereinigungen, Wirtschaftsplan **13.** 208. 293, **78.** 105.
— Zuständigkeit der staatlichen Hochbauverwaltung (Mitwirkung bei Bauausführungen für staatliche Zwecke usw.), Vf. des preuß. Finanzministers vom 23. März 1922 **44.** 457.
— Die Zwangspensionierung der Richter, von Dr. Heinze, Justizminister a. D. und M. d. R. **16.** 274. 303.
— Die Zwangsvollstreckung gegen den Fiskus, von Richhardt **12.** 190.
— Bayern. Beamteneigenschaft **51.** Beil. Nr. 746.
— — Disziplinarverfahren gegen frühere Länderbeamte, die aus dem Reichsdienst in den Landesdienst zurückgetreten und dann wieder in den Reichsdienst eingetreten sind **79.** 409.
— — Die Verwaltungsakademie in München **11.** 182.
England. Geschäftsbetrieb der Post- und Telegraphenverwaltung, Einnahmen und Ausgaben **22.** 119, **69.** 493.
— Zulassung höherer Gebäude in London **80.** 176.
Frankreich. Einnahmen aus dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr 1921 und 1922 **68.** Beil. (Chronik und Archivalien) 378.
— Die wirtschaftliche Lage der französischen Staatsbeamten **12.** 232.
— Die Neuordnung des französischen Eisenbahnwesens, von Knauß **7.** 535.
Niederlande. Sommerzeit **79.** 226.
Österreich. Einführung der Sommerzeit in Wien **79.** 225. 246. 306.
— Reform der Bundesbetriebe und der Bundesverwaltung **79.** 244. 266, **11.** 217. 361.
Rußland. Lohnreglung **49.** 222.
— Post- und Fernsprechtarif, Angaben über den ... **42.** I. Hälfte 1034, **49.** 222.
Schweden. Überschüsse der Post- und Telegraphenverwaltung 1921 **22.** 96.
Schweiz. Vereinfachungen bei der Post-, Telegraphen- und Fernsprechverwaltung **22.** 95.
Spanien. Krankenkassenverein der spanischen Post-, Telegraphen- und Fernsprechbeamten **61.** 69.
— Die Wirtschaftspsychologie des Spaniers, von Prof. Dr. Rühl (Post- und Telegraphenwesen) **72.** 81. 108.
Asien. China. Das Chinaproblem (Aufhebung der fremden Postanstalten, Kabel, drahtlose Stationen, Fernsprechwesen) **69.** 300.

II. Postwesen.

Allgemeines. Automobile, Gesamtzahl der auf der Erde vorhandenen ... **60.** 301, **67.** 72.
— Ballongas, ein neues ... (für Luftschiffe) **62a.** Jahrg. 1 S. 473.
— Ein Beitrag zur Postgeschichte, von Montoriol, Post- und Telegrapheninspektor **5.** 428.
— Flugpostlinie Reval–Helsingfors–Petersburg **67.** 72.
— Flugverkehr London–Paris **67.** 61.
— Flugverkehr und Wirtschaft, von Dr. rer. pol. Müller, Polizeioberleutnant (Rentabilität des Flugverkehrs, Staat und Flugverkehr) **36.** Bd. 63 S. 228.
— Flugzeug und Wetterkunde **33.** 555.
— Im Flugzeug zum Nordpol und über den Ozean **60.** 202. 270. 350. 399.
— Hausrohrpostanlagen, neuzeitliche ..., von Lengsfeld, Postinspektor **63.** 423.
— Deutsch-amerikanische Interessengemeinschaft für den Handelsluftschiffbau **33.** 441, **62a.** Jahrg. 1 S. 411.
— Der Kanaltunnel **79.** 443.
— Lastkraftwagen im Dienste der Eisenbahn **79.** 371.
— Luftexpreßdienst London–Paris–Prag–Wien–Bukarest–Konstantinopel **67.** 61.
— Luftschiff mit verdünnter Luft **29.** 336.
— Luftschiffahrtverbindung von England nach Indien und Australien **62a.** Jahrg. 1 S. 473.
— Luftschiffverkehr Frankreich–Marokko **33.** 397.
— Luftschiffverkehr Spanien–Argentinien **67.** 72.
— Luftschiffverkehr, Zukunft des ... (Luftschiffhallen, Landungsmaste) **33.** 397. 470.
— Luftverkehr, die Linienführung im europäischen ..., von Breuer **62a.** Jahrg. 1 S. 453.

Allgemeines. Luftverkehr Genf–Berlin **60.** 333.
— Postdampferlinien, die überseeischen ... **63.** 368.
— Postkonferenz der nordischen Staaten (Dänemark, Schweden, Norwegen und Finnland) **22.** 96.
— »Postpaket« und »Postfrachtstück« **63.** 430.
— Der Postscheckverkehr im In- und Ausland im Jahre 1921 **70.** 313.
— Postverkehr, überseeischer ... Bremen–New York **63.** 597.
— Postverkehrspolitik, die Neuordnung des Weltpostverkehrs **68.** Bd. 17 Beil. (Chronik und Archivalien) 343.
— Saßnitzlinie, 25. Jahresfeier der ... **79.** 403.
— Schadensersatz im internationalen Postpaketverkehr nach dem Vertrag über den Austausch von Postpaketen vom 26. Mai 1906 **62a.** Jahrg. 1 S. 362.
— Schnelldienst, der neue direkte ... der Cunard-Linie Hamburg–New York im Lichte der Verkehrspolitik **63.** 387.
— Seepoften New York–Bremen **22.** 189.
— Straße und Eisenbahn im Wettbewerb, von Wernekke, Geh. Regierungsrat (Kraftwagenverkehr) **62a.** Jahrg. 1 S. 416. 466.
— Währungen, die Entwertung der mittel- und osteuropäischen ... **70.** 273.
— Die Weltschiffahrt in englischer Beleuchtung **33.** 341.
— Weltschiffbau **33.** 520, **69.** 461.

Deutschland. Barzahlung beim Verrechnungsscheck, von Prof. Dr. Schultze, Geh. Hofrat **16.** 293.
— Briefkasten an den Straßenbahnwagen **22.** 128. 135.
— Die Briefmarke als beweiserhebliche Privaturkunde (Entsch. des RG. vom 8. Juli 1921) **16.** 325.
— Die Diebstahls-Überwachungsabteilungen und die Frage ihres Fortbestandes, von Hultsch, Eisenbahn-Oberinspektor **79.** 451.
— Einlieferung, bargeldlose ... von Postanweisungen und Zahlkarten **22.** 174.
— Die Eisenbahn haftet nicht für Schaden, der dadurch entsteht, daß die Benachrichtigungskarte der Bahn in unrichtige Hände gelangt. Die Post ist nicht Erfüllungsgehilfe der Eisenbahn (Entsch. des LG. Hamburg vom 2. November 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 11, **63.** 621.
— Die Entwicklung der deutschen Lenkluftschiffahrt als Verkehrsmittel und die Einwirkung des Friedens von Versailles auf ihre Zukunft, von Dr. Dudenfing **62a.** Jahrg. 1 S. 479. 492.
— Fahrrad, Entschädigung für Benutzung des ... bei Dienstreisen, Vf. des preuß. Justizministers vom 18. April und des Reichsministers der Finanzen vom 22. Februar 1922 **39.** 127, **1a.** 179.
— Freimachungsmaschinen **63.** 609. 632.
— Gebührenverrechnung auf Briefsendungen **14.** 97.
— Geldscheinpäckchen, vorbehaltlose Annahme von ..., Beweislast für Behauptung, zu wenig erhalten zu haben (Entsch. des OLG. München vom 10. Dezember 1921) **51.** Beil. Nr. 800.
— Gewahrsam, amtlicher ... an der Paketpost während der Eisenbahnbeförderung, Auslegung des Begriffs »Gewahrsam« im strafrechtlichen Sinne (Entsch. des RG. vom 19. April und 27. September 1921 sowie vom 23. November 1920) **21.** 116, **22.** 135, **49.** 202.
— Haftpflicht der Ausgabebeamten (Aushändigung eines Wertbriefs an einen Unberechtigten, verspätete Anbringung des Schadensersatzanspruchs seitens des richtigen Empfängers) **18.** 249, **11.** 277.
— Haftpflicht der Reichsbahn, Einschränkung der ... (Gesetz, betr. Änderung der Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über den Eisenbahnfrachtvertrag) **32.** Jahrg. 29 S. 282.
— Haftung der Eisenbahnverwaltung bei Aushändigung von Frachtgut an einen Betrüger (Entsch. des RG. vom 28. September 1921) **8.** 171.
— Die Hamburg–Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd im Jahre 1921 **33.** 375, **22.** 167.
— Hamburg–Amerika-Linie, zum 75jährigen Jubiläum der ..., von Dr. Kaegbein **33.** 704. 731, **63.** 641, **22.** 198.
— Kraftfahrzeuge, Zählung der ... im Deutschen Reich (Juli 1921) **57.** Jahrg. 1921 Heft 4 S. 132.
— Kraftfahrzeugsteuergesetz vom 8. April 1922, Ausführungsbestimmungen zum ... **81.** 301.
— Der Kraftwagenbetrieb der Reichspostverwaltung unter besonderer Berücksichtigung des Postreiseverkehrs, von Hering, Postdirektor **8.** 173.
— Kraftwagenverkehr. Der Wettbewerb zwischen Reichspost und Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig **22.** 99.
— Luftfahrzeugbau, der neue deutsche ... **60.** 394.
— Luftverkehrslinien, Einrichtung und Betrieb von ... **44.** 346, **33.** 470, **62a.** Jahrg. 1 S. 422.
— Nachnahmebetrag, versehentliche Nichteinziehung eines ..., von Dr. Hellmuth, Postrat **63.** 636.
— Nachnahmebeträge, Haftpflicht der Post für ... (Eingaben von Handelskammern) **32.** Jahrg. 29 S. 241.
— Nachnahmen im Eisenbahnverkehr **79.** 380.
— Nachnahmen. Unmittelbares Klagerecht der Post gegen den Empfänger auf den Nachnahmebetrag (Entsch. des RG. vom 21. Juni 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 14.
— Notgeldscheine, die schönen deutschen ..., von Dr. Steger **30.** 63.

Deutschland. Die deutsche Ostafrika-Linie, die Woermannlinie A. G. usw. in Hamburg **33.** 486, **62a.** Jahrg. 1 S. 494.
— Paketverkehr, der Wiederaufbau des deutschen ... nach Übersee, von Herzog, Ministerialrat **63.** 366.
— Papiermark oder Goldmark?, von Rintelen, Oberregierungsbaurat **50.** Bd. 188 S. 1.
— Papiermark und Postgebühren, von Scharringhausen, Ober-Postinspektor **22.** 141.
— Postbankverkehr im Verkehr mit Übersee **63.** 371.
— Postflugwesen, Entwicklung und Zukunftsaussichten des deutschen ... **33.** 441. 500. 613, **44.** 422, **62a.** Jahrg. 1 S. 422.
— Postgesetz, Verstöße gegen das ... **22.** 195.
— Postscheckverkehr, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 6. April 1922, betr. Anerkenntnisse über Schadensersatzpflicht im ... **39.** 116, **63.** 315.
— Postscheckverkehr, Auszahlungsgebühr im Postscheckverkehr der Reichsbank **55.** 174.
— Postscheckverkehr, Ergebnis des deutschen ... im Jahre 1921, von Weiland, Ober-Postrat **14.** 94, **22.** 179, **13.** 379.
— Postscheckverkehr. Für Schädigungen eines Kontoinhabers im Betriebe des Postscheckverkehrs durch betrügerische Handlungsweise erscheint eine Ersatzpflicht des Postfiskus dann begründet, wenn die verfassungsmäßig zur Vertretung des Fiskus berufenen Organe es bei der Leitung und Beaufsichtigung des Betriebs an der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt haben fehlen lassen usw. (Entsch. des RG. vom 3. März 1922) **51.** Beil. Nr. 781.
— Postscheckverkehr. Höchstgrenze für Zahlungsschecks, Erhöhung der ... von den Handelskammern gewünscht **32** Jahrg. 29 S. 249.
— Postscheckverkehr, im ... gilt als Zahltag der Tag der Gutschrift, Bedeutung des Vermerks «Zahlungen erbitte auf mein Postscheckkonto« auf Rechnungen usw. (Entsch. des RG. vom 9. November 1920) **64.** Jahrg. 20 Beil. (Anhang, Entscheidungen der ordentlichen Gerichte und der höchsten Verwaltungsgerichtshöfe) 35.
— Postscheckverkehr. Wird im Postscheckverkehr ein Kontoinhaber durch betrügerische Handlungen mit Hilfe eines Postbeamten geschädigt, so läßt sich eine Ersatzpflicht des Postfiskus nicht aus § 1 des Reichshaftungsges. begründen. § 9 des Postscheckges. behandelt im Abs. 1 nur das Haftungsverhältnis der Post gegenüber dem Kontoinhaber als Auftraggeber. Für den Fall der Schädigung des Kontoinhabers als Empfänger einer Gutschrift ist eine Reglung nicht getroffen, es darf aber angenommen werden, daß für diesen Fall eine Haftung der Post nicht schlechthin ausgeschlossen ist, sondern sich grundsätzlich nach den Vorschriften des BGB. bestimmt (Entsch. des RG. vom 3. März 1922) **51.** Beil. Nr. 889, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 18.
— Privatpostanstalten, Wiedereinrichtung von ... vom Deutschen Industrie- und Handelstag gefordert **18.** 134.
— Reichsbank, die Abrechnungsstellen der ... im Jahre 1920 **8.** 130.
— Reisekreditbriefverkehr der Sparkassen **55.** 174.
— Renten. Ist das Rentenquittungsverfahren reformbedürftig?, von Ammon, Postinspektor **71.** 28.
— Scheckverkehr, Fahrlässigkeit bei Aufbewahrung des Scheckbuchs, Fälschung eines Schecks, Haftung der Bank (Entsch. des RG. vom 14. Januar 1922) **55.** 195.
— Scheckverkehr. Ist die im § 10 des Scheckgesetzes ausgesprochene Unzulässigkeit der Annahme des Schecks heute noch zweckmäßig?, von Dr. Vogt, Sparkassendirektor **55.** 162.
— Der Seeverkehr in den deutschen Seehäfen, die Lage der Seeschiffahrt **70.** 260, **22.** 178.
— Sparkassen-Reisekreditbriefe, von Knigge, geschäftsführ. Direktor der Girozentrale Magdeburg **55.** 221.
— Umsatzsteuergesetz, Abänderung des § 54 der Ausführungsbestimmungen zum ... (Personenfahrzeuge, Luftfahrzeuge, Fahrräder) **81.** 143.
— Unterdrückung und Eröffnung von Postsendungen, eine vorschriftswidrige Eröffnung des Postbeutels, die aber zu dem Zweck der Zuleitung an den zuständigen Beamten erfolgt, ist keine Unterdrückung, namentlich aber fällt darunter nicht die Herausnahme und Zurückbehaltung eines Teiles des Inhalts aus dem Paket, vielmehr muß die Postsendung als solche, als Ganzes, dem ordnungsmäßigen Verkehr entzogen sein (Entsch. des RG. vom 20. Februar 1922) **51.** Beil. Nr. 686, **22a.** Jahrg. 2 S. 475.
— Valutaschulden der Eisenbahn und Post? (Schadensersatz bei Verlust von Postsendungen, Zahlung in deutscher oder fremder Währung) **77.** 221, **16.** 377.
— Vergütungen an Privateisenbahnen für Leistungen im Postbeförderungsdienst **79.** 223, **53.** Abt. A 121.
— Verkehr zwischen Reichsbankgiro- und Postscheckkonto **13.** 253.
— Verpackung von Geldpaketen, Haftung der Post in Verlustfällen (Entsch. des LG. Hamburg vom 28. September 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 17, **8.** 197.
— Versicherung von Postsendungen, Entschädigung durch die Post als Voraussetzung für die Ersatzpflicht des Versicherers (Entsch. des Kammergerichts vom 13. April 1921) **64.** Jahrg. 20 Beil. (Anhang, Entscheidungen der ordentlichen Gerichte und der höchsten Verwaltungsgerichtshöfe) 79.

Deutschland. Zahlung von Geldschuld, Bringschuld und Zollschuld (bei Zahlungen aus öffentlichen Kassen) **12.** 203.
— Zahlungsverkehr, der nationale ... Postscheck- oder Bankkonto? — Scheck oder Überweisung? **13.** 305.
— Bargeldloser Zahlungsverkehr mit der Post **13.** 171.
Dänemark. Herabsetzung der Postgebühren **22.** 151.
— Das dänische Postwesen im Jahre 1920/21 **61.** 66.
— Zuschuß des dänischen Staates für die Post- und Passagierluftlinie Kopenhagen–Hamburg **33.** 500, **77.** 210.
England. Englische Luftfahrtsubvention **33.** 367.
Frankreich. Die Fahrpost in Frankreich **61.** 75. 88.
— Vom französischen Flugwesen **42.** I. Hälfte 955.
Italien. Schiffahrtsubventionen **68.** Bd. 17 Beil. (Chronik und Archivalien) 329.
Niederlande. Schiffahrtsubventionen **68.** Bd. 17 Beil. (Chronik und Archivalien) 329.
— Der Stand des Flugpostverkehrs **67.** 72.
Österreich. Erhöhung der Postgebühren **22.** 151.
— Postsparkassenwesen **10.** 377, **61.** 78.
Schweden. Herabsetzung der Inlands- und Auslandsbriefgebühren **22.** 128.
Schweiz. Der Postkraftwagendienst in der Schweiz **61.** 71.
Spanien. Briefgeheimnis und Zollgebühren **63.** 410.
Tschechoslowakei. Neureglung der Posttarife **22.** 103.
— Postscheckverkehr **10.** 384.
Ungarn. Postsparkasse **10.** 382.
— Die Zukunft des Luftverkehrs in Ungarn, Flugplatzinspektorate **79.** 383. 442.
Afrika. Neue Verkehrswege in Afrika, von Prof. Klute **68.** Bd. 17 S. 505.
Amerika. Argentinien. Der Postdienst der argentinischen Republik im Jahre 1918/19 **61.** 51.
— Brasilien. Luftverkehr **62a.** Jahrg. 1 S. 499.
— Canada. Der Postdienst von Canada während der Jahre 1917/18 bis 1919/20 **61.** 53.
— — Postsparkassenwesen **61.** 58.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Örtliche Betriebsräte bei den Postämtern **61.** 49.
— — Gepanzerte Postwagen **60.** 382.
— — Die Subventionspläne für die amerikanische Schiffahrt **33.** 351. 384. 453, **69.** 307. 332. 463. 552, **62a.** Jahrg. 1 S. 377.
Australien. Das Postwesen des Australischen Bundes in den Jahren 1917/18 bis 1919/20 **61.** 81.
— Neuseeland. Postsparkassenwesen **61.** 58.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

Allgemeines. Aluminium statt Kupfer für Freileitungen **60.** 266, **25.** 792.
— Anziehung, elektrische ..., ein neues Hilfsmittel der Elektrotechnik, von Dr. Rottgardt, Direktor der Dr. Erich F. Huth G. m. b. H. **60.** 211, **63.** 289.
— Auslegung des neuen Kabels nach Schweden, von Kunert, Postrat **59.** 32.
— Betriebsform, die wirtschaftlichste ... im Fernsprechwesen, insbesondere bei kleineren Anlagen, von Langer, Oberingenieur **63.** 623.
— Doppeltelegraphie, von Berger, Ober-Postrat **63.** 591.
— Edelgasröhren in Polwechsler-Rufstromanlagen, von Hagen, Telegraphendirektor **59.** 33.
— Eigenschaften, magnetische ... von Spulenkernen aus gepreßtem Eisenpulver **59.** 25.
— Einrichtungen, gesundheitsfördernde ... im Fernsprechbetrieb, von Kasten, Postbaurat **59.** 19.
— Elektrizitäts-Speicher, von Heinen **60.** 357.
— Energieaustausch, von Dr.-Ing. Sinner **31.** II. Vierteljahr 232.
— Die großen Entdecker in der Physik, von Prof. Dr. Westphal, Privatdozent **19.** Jahrg. 47 Bd. 2 S. 59.
— Fehlerortsbestimmung an Erdkabeln **25.** 543.
— Der Fernsprech-Schnellverkehr **63.** 316.
— Neue Fortschritte in der Unterseetelegraphie, von Prof. Dr. Tobler **38.** 37. 57.
— Galvanophon **60.** 303.
— Isolierstoff, ein neuer ... **60.** 382.
— Kabellötstellen **63.** 321.
— Neuer Kabelschutz **25.** 542.
— Kautschuk, Weltproduktion und Verbrauch von ... **70.** 210.
— Kautschukmarkt, die Wirtschaftskrise auf dem ... **69.** 535.
— Das Knacken des Fernhörers, von Bähr, Telegraphendirektor a. D. **59.** 22.
— Lackdraht **60.** 331.
— Leitungsmasten, Abfallverlauf und mittlere Lebensdauer bei hölzernen ..., von Malenkovic **25.** 501.

Allgemeines. Leitungsmasten, Bau von ... mit Hilfe von Betonformsteinen **15.** Beil. (Mitteilungen über Zement, Beton und Eisenbetonbau) 70. 79.
— Mastenlöcher, Herstellung von ... durch Sprengung **63.** 618.
— Mastfundamente, zur Berechnung von ... **80.** 297.
— Messung von Erdströmen **29.** 165.
— Die Militärtelegraphie in der französischen Armee während des Krieges 1914/18, von Girousse, Post- und Telegrapheningenieur **5.** 382.
— Polarlicht als Telegraphenleitung **60.** 316.
— Seekabelnetz, das deutsche ..., seine Vernichtung und sein Wiederaufbau, von Lindow, Geh. Ober-Postrat **63.** 375.
— Seekabel- und Auslandsverbindungen im Fernsprechverkehr **63.** 329.
— Die Standsicherheit der Masten und Wände im Erdreich **15.** Beil. (Der Holzbau) 48.
— Stephan und der Fernsprecher **22.** 159.
— Telegraphenstatistik, internationale ... von 1920 **38.** 86.
— Telegraphenverbindung Europa–Ostasien **22.** 128.
— Telegraphieren und Fernsprechen, gleichzeitiges ..., von Berger, Ober-Postrat **63.** 249.
— Theorie magneto-mechanischer Systeme und ihre Anwendung auf das Telephon **59.** 42.
— Überseetelegraphie, die Bedeutung der ... für die Weltwirtschaft, von Dr. Roscher, Postrat **63.** 373.
— Verzweigereinrichtungen in Fernsprechkabelanlagen, von Schüller **59.** 17.
— Wechselstrombrücke zum Messen der Scheinwiderstände von Fernsprechkabeln, von Küpfmüller und Thomas **25.** 461.
— Welt-Fernsprechstatistik, von Sattelberg **63.** 586.
— Wetterdienst, der Ausbau des ... **33.** 526.
— Wetterschlüssel, die Bestrebungen zur Einführung eines neuen internationalen ... **33.** 585.

Deutschland. Ausnutzung, wirtschaftliche ... der Telegraphen- und Fernsprechanlagen **63.** 617.
— Berlin. Ein Blick in das Berliner Haupt-Telegraphenamt, von Lengsfeld, Postinspektor **63.** 322.
— Die Einführung des Fernsprechers in Deutschland **63.** 418.
— Die Eingliederung des elektrotechnischen Dienstes bei den Dienststellen und Ämtern bei der Neuorganisation der Reichsbahn (Fernsprechwesen, Telegraphie) **79.** 352.
— Die Entwicklung des Fernsprechwesens **63.** 286, **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 16.
— Die Entwicklung des Telegrammverkehrs in Deutschland **25.** 769.
— Die Fernsprechanleihezinsen sind gesetzliche Zinsen im Sinne des § 2 Ziff. 4 des Kapitalertragsteuergesetzes (Entsch. des RFH. vom 15. Februar 1922) **55.** 143. 252, **13.** 175, **16.** 310, **32.** Jahrg. 29 S. 276.
— Fernsprecher für Reklamezellen (Kioske) **63.** 446.
— Fernsprechübermittlung von Börsenkursen an Firmen in kleinen Städten **62a.** Jahrg. 1 S. 411.
— Gebühren für abgekürzte Telegrammanschriften **32.** Jahrg. 29 S. 257.
— Gebühr für Ergänzung ungenügender Telegrammanschriften **32.** Jahrg. 29 S. 274.
— Haftpflicht der Telegraphenbeamten für richtige Übermittlung usw. von Telegrammen (Bezirksvf. der OPD. München) **11.** 238.
— Kassiervorrichtungen bei Fernsprechstellen **63.** 339.
— Reklamenamen zur Bezeichnung der Fernsprechämter, Einspruch der Handelskammern **32.** Jahrg. 29 S. 251, **18.** 189.
— Das Rheinlandkabel, von Craemer, Geh. Ober-Postrat **22.** 91, **63.** 292, **67.** 62.
— Sperrung des Fernsprechanschlusses führt keinen Gebührennachlaß herbei (Entsch. des LG. Dresden vom 16. März 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 16.
— Störungsvermeidungsdienst, von v. Tardy, Telegraphendirektor **59.** 40.
— Telegramm, das erste ... in Deutschland **63.** 570.
— Die Telegrammadresse genießt den Schutz, den die besondere Bezeichnung eines Erwerbsgeschäfts hat **22.** 166.
— Telegrammanschriften, abgekürzte ... **32.** Jahrg. 29 S. 319.
— Telegrammverkehr, Einschränkungen im dienstlichen ... (Vf. des Marinechefs vom 29. März 1922) **41.** 161.
— Das Telegraphen-, Fernsprech- und Funkwesen in den Beratungen des Haushalts der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **22.** 183.
— Das Übersee-Telegraphenamt in Emden (Ostfr.), von Kunert, Postrat **63.** 378.
— Uhrenzeichen, das elektrische ..., von Lengsfeld, Postinspektor **63.** 291.
— Vertragsabschluß durch Fernsprecher, Bestätigungsschreiben (Entsch. des RG. vom 22. Dezember 1921) **51.** Beil. Nr. 966.
— Vorschläge für eine Neureglung des Fernverkehrs, von Pinkert **59.** 35.
— Wetter-Nachrichtenverkehr, die Entwicklung des innerdeutschen ... nach dem Kriege, von Dr. Benkendorff **3.** 90, **33.** 526.
— Wiederaufbau des inländischen Telegraphen- und Fernsprechnetzes **63.** 257. 307, **25.** 514, **33.** 700. **5.** 712.
— Zählung der Telephongespräche **60.** 236, **25.** 694.

Deutschland. Zählung von Firmenkennwörtern in Telegrammen **22.** 97.
— Zusammenschluß deutscher Kabelgesellschaften (Wiederaufbau des atlantischen Kabelverkehrs) **33.** 701, **62a.** Jahrg. 1 S. 487, **5.** 706.
Dänemark. Überschüsse der Telegraphenverwaltung **22.** 96.
England. Die neuen unterirdischen Fernsprechleitungen **5.** 479.
— Reformen im englischen Fernsprechwesen **25.** 740, **63.** 667.
— Die britischen Telegraphenverbindungen **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 13.
Frankreich. Erhöhung des Ertrags der großen Fernsprechlinien **5.** 581.
Österreich. Der Gesetzentwurf über elektrische Anlagen (Leitungsrechte, staatliche Telegraphen- und Fernsprechanlagen) **79.** 307. 413.
— Verbesserungen im Eisenbahntelegraphenwesen **79.** 479.
Island. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1920 **38.** 52.
Italien. Selbstanschlußämter in Italien **63.** 337.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Telegraphie und Telephonie in den Vereinigten Staaten von Amerika **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 14. 16.
Asien. Britisch Indien. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1916/17 bis 1920/21 **38.** 73.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Analyse, zur ... von Wechselströmen mit der Braunschen Röhre, von Joos und Mauz **35.** Bd. 19 S. 268.
— Das Anrufproblem **35.** Bd. 19 S. 320.
— Anziehung, die elektrische ... nach Johnsen-Rahbeck und ihre Anwendung in der Hochfrequenztechnik, von Rottgardt **35.** Bd. 19. S. 299.
— Ein Apparat zur Sichtbarmachung und photographischen Aufzeichnung funktelegraphischer Zeichen **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 18.
— Aufnahme, über die ... von Resonanzkurven mit Detektor und Galvanometer **35.** Bd. 19 S. 139.
— Auftreten, über das gleichzeitige ... atmosphärischer Störungen, von Bäumler **35.** Bd. 19 S. 102.
— Die Bedeutung der drahtlosen Telegraphie für die Handelsschiffahrt, von Brand **63.** 385, **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 88.
— Beeinflussung, über niederfrequente ... eines Elektronen-Relaisgenerators, von Mauz und Zenneck **35.** Bd. 19 S. 256.
— Bekanntschaft, meine erste ... mit und meine ersten Versuche auf dem Gebiet der drahtlosen Technik, von Rendahl **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 57.
— Beobachtungen über auftretende Empfangsminima von Großstationen, von Eberhard **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 113.
— Berechnung des Selbstinduktionskoeffizienten, zur Frage der ... von Spulen mit quadratischem Windungsquerschnitt, von Rolf **35.** Bd. 19 S. 127.
— Bestimmung der Richtung atmosphärischer oder statischer Störungen in der drahtlosen Telegraphie, von Austin **35.** Bd. 19 S. 115.
— Ausgedehnter Betrieb der Funkstation auf der Insel Jan Mayen, östlich von Grönland, Wetterstation **33.** 367, **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 141, Heft 26/27 S. 25.
— Bildtelegraphie Rom–Amerika **25.** 853.
— Lose Blätter aus meinem drahtlosen Erinnerungsbuch, von Schloemilch **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 77.
— Die Eigenkapazität von Selbstinduktionsspulen **35.** Bd. 19 S. 217.
— Elektronenrelais auf Grund elektrostatischer Ablenkung des Elektronenbündels durch ein Querfeld, von Dieckmann und Gebbert **35.** Bd. 19 S. 194.
— Empfang drahtloser Wellen mit einer abgeschirmten Rahmenantenne **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 18.
— Empfang mit Zwischenfrequenz, von Gothe **59.** 30.
— Empfangsanordnung **35.** Bd. 19 S. 233.
— Empfangsminima bei Großstationen **35.** Bd. 19 S. 205.
— Drahtlose Empfangsstationen für private Zwecke in England und Amerika **25.** 741.
— Drahtlose Empfangstechnik, drahtlose Telegraphie auf große Entfernungen, Funkverkehr Nauen–Buenos Aires **14.** 78.
— Energieübertragung, drahtlose ..., von von Vogel **35.** Bd. 19 S. 197.
— Entscheidungen, technische ... der Pariser Internationalen Radio-Konferenz Juli/August 1921 **25.** 620.
— Die Entstehung des Braunschen Schwingungskreises, von Prof. Zenneck **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 24.
— Die Entwicklung der Telefunken-Röhrentechnik, von Dr. Meißner **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 82.
— Erdwiderstand, über den ... von Sendeantennen **25.** 825.
— Erinnerungen an die erste Entwicklungsphase der drahtlosen Telegraphie, von Dr. Graf v. Arco **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 20.

Allgemeines. Drahtloser Europa-Wirtschafts-Rundfunkdienst »Europradio« **58a.** Jahrg. 5 Heft 26/27 S. 56.
— Fehlerquellen, örtliche ... bei der Richtungsbestimmung und drahtloser Signale **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 19.
— Funkdienst England–Ägypten **63.** 432.
— Vom Funken zur Röhre, von Fürst **60.** 294.
— Funktelegramme nach jeder Telegraphenstation (automatische Überleitung von Radiotelegrammen auf Drahtleitungen, Erfindung Marconis) **60.** 205.
— Funkverkehr Frankreich–Argentinien **62a.** Jahrg. 1 S. 402.
— Funkverkehr Nauen–Rom **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 137.
— Glühkathoden-Senderöhre, eine neue ..., bei der die Anode gleichzeitig die Gefäßwand bildet, von Seitz **35.** Bd. 19 S. 310.
— Interferenz der elektromagnetischen Wellen, über eine durch ein dreidimensionales Resonatorensystem erzeugte ... **35.** Bd. 19 S. 220.
— Jahre, 25 ... drahtlose Telegraphie, von Dr. Graf v. Arco **60.** 305, **49.** 223, **63.** 606.
— Kurvenform, über die ... der freien Schwingungen in Elektronenröhren **35.** Bd. 19 S. 215.
— Leitfähigkeit, über die ... von Seewasser für Ströme von den in der drahtlosen Telegraphie gebräuchlichen Frequenzen **35.** Bd. 19 S. 133.
— Methoden, nomographische ... zur Bestimmung von Wellenlängen und Antennengrößen, von Hirsch **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 101.
— Drahtlose Polizeistationen im Ausland **63.** 606.
— Radiokonferenz in Cannes **63.** 316.
— Radiostation auf dem Mont Blanc **35.** Bd. 19 S. 252, **33.** 640, **63.** 606.
— Die großen Radiotelegraphenstationen (Einrichtung, Selbstkosten usw.), von Chaulard **5.** 361.
— Radiotelephonie vermittelst Röhrensender **58a.** Jahrg. 5 Heft 26/27 S. 7.
— Richtungsempfänger, der funktelegraphische ... als Orientierungsmittel auf Reisen, von Prof. Immler **48.** 1.
— Röhrensender, 1 kW-Röhrensender der Huth G. m. b. H. **35.** Bd. 19 S. 312.
— Rückwirkung, über die ... eines in den Sekundärkreis eines Transformators eingeschalteten elektrischen Ventils auf den Primärkreis, von Joos **35.** Bd. 19 S. 276.
— Drahtlose Schnelltelegraphie **63.** 351, **58a.** Jahrg. 5 Heft 26/27 S. 50.
— Schwingungen, gedämpfte elektrische ... **35.** Bd. 19 S. 317.
— Die Schwingungserzeugung durch Rückkopplung vermittelst der Anoden-Gitter-Kapazität bei der Hochvakuum-Eingitterröhre, von Dr. Rukop und Dr. Hausser-Ganswindt **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 34.
— Schwingungserzeugung mit Vakuumröhren, insbesondere für drahtlose Telephoniesender **35.** Bd. 19 S. 155.
— Schwingungskreise, über ... mit Eisenkernspulen, von Schunck und Zenneck **35.** Bd. 19 S. 170.
— Drahtloses Sendeprogramm des internationalen Wetternachrichtendienstes **3.** 104.
— Störungen, atmosphärische ... nach Beobachtungen am drahtlosen Empfänger auf dem Königstuhl bei Heidelberg, von Wolf **35.** Bd. 19 S. 289.
— Stromverlauf, über den ... in einem Wechselstromkreis mit Selbstinduktion und elektrischem Ventil von beliebiger Charakteristik, von Joos **35.** Bd. 19 S. 109.
— Drahtloser Telegrammverkehr, starke Zunahme des ... **58a.** Jahrg. 5 Heft 26/27 S. 53. 54.
— Die drahtlose Telegraphie im Weltverkehr, von Dipl.-Kaufmann Runkel **62a.** Jahrg. 1 S. 405, **5.** 615
— Drahtlose Telegraphie und Seefischfang **35.** Bd. 19 S. 321, **25.** 825.
— Telephonie, die drahtlose ... **58a.** Jahrg. 5 Heft 26/27 S. 3, **38.** 81.
— Drahtlose Telephonie auf weite Entfernungen **60.** 250, **33.** 585.
— Telephonie, drahtlose ... im Dienste des Wirtschaftslebens, von Kohlhauer **35.** Bd. 19 S. 224, **33.** 672.
— Drahtlose Telephonie zwischen Amsterdam und London **63.** 433.
— Theorie, zur ... der gekoppelten Schwingungen zweier ungedämpft miteinander schwingender, selbsterregter Kreise mit Untersuchungen am Schwingaudion, von Golz **35.** Bd. 19 S. 281.
— Übertragung drahtloser Signale auf der Fahrt eines französischen Kreuzers zwischen Toulon und den Antipoden **25.** 395.
— Ultramikrometer, das registrierende ... **35.** Bd. 19 S. 148.
— Die Unterschiede im Schwingungsvorgang bei induktiver und kapazitiver Kopplung zweier Schwingungskreise im Falle erzwungener Schwingungen, von v. Korshenewsky **35.** Bd. 19 S. 94.
— Unterwasserschallsignalmittel, die modernen ... für die Sicherung der Schiffahrt **33.** 432.
— Funktelegraphische Verbindung Deutschland-Spanien **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 137.
— Verfahren zum Senden und Gegensprechen **35.** Bd. 19 S. 247.
— Vergleich, experimenteller ... verschiedener Spulenwicklungsarten, von Ettenreich **35.** Bd. 19 S. 308.
— Die Verwendung des Telephons als Geber in der drahtlosen Telephonie, von Zenneck **35.** Bd. 19 S. 126.

Allgemeines. Wirkungsweise, über die ... des Siliziumkarbiddetektors **35.** Bd. 19 S. 142.
— Zeitsignal, Erfahrungen mit dem drahtlosen ... vom Eiffelturm **3.** 105.
— Zeitsignale, funktelegraphische ... **33.** 537, **58a.** Jahrg. 5 Heft 26/27 S. 51.
— Die Zukunft der drahtlosen Telephonie auf See **25.** 648, **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 21.
— Zum Zusammenschluß der zwischenstaatlichen Funktelegraphie (Vereinigung von Gesellschaften für drahtlose Telegraphie) **62a.** Jahrg. 1 S. 422, **58a.** Jahrg. 5 Heft 26/27 S. 56.
— Der Zwischenkreisröhrensender bei beliebiger Mischung primärer und sekundärer Gitterkopplung **35.** Bd. 19 S. 214.
Deutschland. Die Anfänge der deutschen Militär-Funkerei, von Solff **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 30.
— Die Anfänge der drahtlosen Telegraphie in Deutschland, von Nairz **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 11.
— Weitere Ausdehnung des Blitzfunktelegrammverkehrs **62a.** Jahrg. 1 S. 381, 448, **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 137, **5.** 491. 697, **35.** Bd. 19 S. 152.
— Bordfunkwesen, Entwicklung des ... in der deutschen Handelsschiffahrt, von Brand **33.** 682.
— Die Entwicklung des Funkwesens **63.** 285, **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 119.
— Die Funkbetriebszentrale von Transradio in Berlin **22.** 170, **62a.** Jahrg. 1 S. 487, **33.** 728, **25.** 892.
— Die Hauptfunkstelle Norddeich, von Thurn, Postrat **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 64, **25.** 457.
— Röhrensender (10 kW-) in Königswusterhausen, von Thurn, Postrat **59.** 23.
— Rundspruch, der drahtlose telephonische ..., von Thurn, Postrat **22.** 109, **58a.** Jahrg. 5. Heft 26/27 S. 22.
— Das Telegraphengeheimnis in der deutschen Funktelegraphie, von Thurn **58a.** Jahrg. 5 Heft 26/27 S. 29.
— Die Überseefunkstelle in Eilvese **63.** 383, **25.** 693.
— Überwachung privater Funkanlagen, Vf. des preuß. Ministers des Innern vom 1. April 1922 **44.** 404.
— Versuche, die ersten deutschen ... mit Funktelegraphie 1897, von Nesper **35.** Bd. 19 S. 129.
Belgien. Neue drahtlose Station in der Nähe von Brügge **25.** 439, **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 139, Heft 26/27 S. 69, **35.** Bd. 19 S. 233, **33.** 640, **22.** 175, **63.** 606.
England. Funkverkehr mit Australien **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 139.
— Der Streik der englischen Funkbeamten **33.** 662.
Frankreich. Organisation der französischen Marinefunkerschule **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 24.
— Drahtlose Telegraphenverbindungen mit den Kolonien **5.** 597.
Italien. Drahtloser Rundspruch **63.** 445.
Norwegen. Drahtlose Telegraphie, Verkehr mit Jan Mayen **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 141.
Rußland. Großstation bei Moskau **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 141.
Schweden. Drahtloser Telegraphenverkehr **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 141.
Schweiz. Die Telefunken-Röhrensenderstation in Kloten (Schweiz) **58a.** Jahrg. 5 Heft 26/27 S. 48.
— Versuche mit drahtloser Telephonie **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 141, **63.** 606.
Spanien. Rundfunkdienst **22.** 189.
— Versuche mit drahtloser Telephonie **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 141.
Tschechoslowakei. Funknetze in der Tschechoslowakei **63.** 251.
Ungarn. Funktelegraphennetz **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 143.
— Die Funktelegraphie im Dienste der ungarischen Volkswirtschaft **79.** 461.
Afrika. Ägypten. Großfunkstelle Kairo **25.** 751.
— Drahtloser Nachrichtendienst in Französisch Afrika **63.** 445.
Amerika. Panama. Drahtlose Nachrichtenverbindungen in Panama **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 21.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Die Eröffnung der neuen amerikanischen Großstation Rocky-Point, der Gegenstation von Nauen **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 129, **5.** 480, **33.** 555, **67.** 62, **63.** 418, **22.** 176, **25.** 782.
— — Großfunkstelle der American Telephone and Telegraph Company auf einem Wolkenkratzer New Yorks für Rundfunkdienst in den Vereinigten Staaten von Amerika **63.** 336.
— — Freie ärztliche Ratschläge an Seeleute durch Funkspruch **63.** 418.
— — Drahtlose Telephonie in den Vereinigten Staaten von Amerika, drahtlose Privat-Empfangsanlagen **63.** 411. 564, **35.** Bd. 19 S. 252, **33.** 640.
Asien. Japan. Drahtlose Telegraphie **58a.** Jahrg. 5 Heft 25 S. 143, **63.** 336.
— Niederländisch Indien. Funktelegraphie **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 13.
Australien. Funktelegraphie auf weite Entfernungen, Warnungssignale für die Schiffahrt **25.** 439, **35.** Bd. 19 S. 232, **63.** 634.
— Vertrag der Regierung mit der Amalgamated Wireleß Australasian Co. (Recht der Gesellschaft, Funkstellen zu errichten und zu betreiben) **63.** 570.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

ERR

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
NOV 22 1922

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 10 — Berlin, Oktober — 1922

Inhalt: Die Edelgasröhre, S. 317. — Die Reichsbank im Jahre 1921, S. 327. — Das Ergebnis des schweizerischen Postscheckverkehrs im Jahre 1921, S. 332. — Die Abrechnungsstellen der Reichsbank im Jahre 1921, S. 336. — Zur Haftpflicht der Reichsbeamten gegenüber dem Reich innerhalb Preußens, S. 339.

Kleine Mitteilungen: Bewußt unberechtigtes Herbeiführen der Zurruhesetzung durch einen von einem Unfall betroffenen Beamten, S. 341.

Schriftwerke: Vidmar, Dr. techn. Milan, Die Transformatoren, S. 343.

Die Edelgasröhre.

Von Postassessor Rabanus in Berlin.

In der Zeitschrift »Telegraphen- und Fernsprech-Technik« sind in den Jahren 1920 und 1921 einige Aufsätze[1]) erschienen, in denen Postrat Loog über seine Versuche mit der Verwendung von Edelgasröhren im Telegraphen- und Fernsprechbetrieb berichtet und Vorschläge unterbreitet, auf welche Weise und in welchem Maße durch die Einführung dieser Röhren Vereinfachungen und Ersparnisse im Betrieb erzielt werden können. Inzwischen ist die Edelgasröhre als Hilfsmittel für die Stromversorgung des Telegraphen- und Fernsprechbetriebs an zahlreichen Stellen ausgeprobt worden; sie hat den Erwartungen voll entsprochen. Die allgemeine Einführung der Röhre in den Betrieb ist nunmehr im Gange. Da somit jeder Angehörige der Reichstelegraphenverwaltung über kurz oder lang in die Lage kommen kann, sich mit dem neuen Apparat befassen zu müssen, so erscheint es angebracht, im folgenden nochmals einen Überblick über die Wirkungsweise und die Verwendungsmöglichkeiten der Edelgasröhre zu geben.

Die Anwendung der Edelgasröhre im Gebiet der Schwachstromtechnik ist völlig neu. Zwar ist der Begriff der Röhre heute schon geläufig aus der Technik der drahtlosen Telegraphie, des Funkspruchs und der Verstärkereinrichtungen, doch ist zu beachten, daß die in diesen Fällen verwendete Kathodenröhre von der Edelgasröhre in Aufbau und Wirkungsweise wesentlich verschieden ist. Die Edelgasröhre ist eine Röhre mit selbständiger Entladung, d. h. sie wird leitend in dem Augenblick, in dem eine genügend große Spannung an ihre Elektroden gelegt wird, also ohne daß besondere Maßnahmen zur Zündung erforderlich sind. In der Kathodenröhre dagegen vermag die Kathode die die Stromführung vermittelnden Kathodenstrahlen nur auszusenden, wenn sie bis zur Weißglut erhitzt wird. Der Unterschied läßt sich etwa wie folgt erklären.

Ein Gasatom denkt man sich zusammengesetzt aus einem positiv geladenen Kern und einer Anzahl von negativ geladenen kleinsten Teilchen, den sogenannten Elektronen. Die Elektronen sind an den Kern durch elektrische Anziehung ge-

[1]) T. u. F. T. IX. Jahrg. 1920 Heft 7 u. 8, T. u. F. T. X. Jahrg. 1921 Heft 4, T. u. F. T. X. Jahrg. 1921 Heft 7.

bunden. Sind sie in solcher Anzahl vorhanden, daß sich positive Kern- und negative Elektronenladung das Gleichgewicht halten, so nennt man das Atom neutral. Überwiegt dagegen die positive oder die negative Ladung, so spricht man von einem positiven oder negativen Jon. In einem Gas sind nun in ruhendem Zustand immer neutrale Atome, Jonen mit überwiegend positiver oder negativer Ladung und freie negative Elektronen nebeneinander vorhanden. Kommt das Gas in den Bereich eines elektrischen Feldes, so werden die negativen Jonen und Elektronen von der Kathode abgestoßen und von der Anode angezogen, und die positiven Jonen umgekehrt. Die Bewegung der Teilchen ist beschleunigt; ihre Geschwindigkeit wird bei genügend hoher Spannung so groß, daß sie ein neutrales Atom, auf das sie aufprallen, so erschüttern, daß sein elektrischer Gleichgewichtszustand geändert und das Atom durch Absplitterung oder Anlagerung negativer Elektronen positiv oder negativ ionisiert wird. Dieser Vorgang heißt Stoßionisation.

Der größte Energieverbrauch in dem elektrischen Feld und, damit verbunden, die lebhafteste Jonisation liegen unmittelbar an der Kathode. Positive Jonen werden von der Kathode angezogen und machen hier Elektronen in großer Menge frei, die nun ihrerseits in beschleunigter Bewegung von der Kathode fortfliegen. In einer bestimmten Entfernung von der Kathode haben sie genügende kinetische Energie angesammelt, um das Gas zu ionisieren; die bei der Jonisation entstehenden negativen Jonen prallen auf die Kathode auf und machen weitere Elektronen frei. Diese von der Kathode wegfliegenden Elektronen werden Kathodenstrahlen genannt. Aus diesem Kreislauf der Geschehnisse, der die Stromführung durch verdünnte Gase erklären soll, geht schon hervor, worin der Unterschied zwischen der Edelgasröhre und der luft- und gasleer gepumpten Kathodenröhre besteht. In der gasgefüllten Röhre erfolgt die Stromführung durch die positiven und negativen Jonen, die Jonen entstehen durch den Stoß der Elektronen und die Elektronen oder Kathodenstrahlen durch den Anprall positiver Jonen auf die Kathode. In der luftleeren Kathodenröhre kann Jonisation nicht erfolgen, da Gasatome nicht vorhanden sind; die Stromführung erfolgt durch die negativen Elektronen, die sich im elektrischen Felde von der Kathode zur Anode bewegen; die fortlaufende Erzeugung der Elektronen beruht auf der Eigenschaft der Erdalkalioxyde, in weißglühendem Zustand Kathodenstrahlen auszusenden.

In der Praxis liegt der Unterschied zwischen den beiden Röhrenarten darin, daß die Edelgasröhre als eine Röhre mit selbständiger Entladung jederzeit arbeitsfähig ist, während die Kathodenröhre nur eine unselbständige Entladung hat, d. h. nur dann wirksam werden kann, wenn die Kathode durch einen besonderen Hilfsstrom (Heizbatterie oder Transformatorwicklung) zur Weißglut erhitzt wird. Weiter ist noch als Unterschied in der Wirkungsweise der beiden Röhrenarten zu bemerken, daß die Kathodenröhre außer Anode und Kathode noch eine dritte Elektrode, das sogenannte Gitter, hat. Die Wirkung der Röhre wird dadurch erzielt, daß an das Gitter von außen bestimmte, sich ändernde Spannungen so angelegt werden, daß sich die Schwankungen dieses Primärkreises in vielfach verstärktem Maß auf den Sekundär- oder Anodenkreis übertragen. Die Edelgasröhre hat nur zwei Elektroden und einen Stromkreis.

Bei der Jonisation des Gases durch die Elektronen kommt das Gas an der Stelle, an der die Jonisation erfolgt, zum Leuchten; es wird also ein Teil der kinetischen Energie in Lichtstrahlung umgesetzt. Die Lichterscheinung heißt Glimmlicht und der Raum zwischen Kathode und Glimmlicht, in dem die Elektroden die zur Jonisation erforderliche kinetische Energie ansammeln, Kathodendunkelraum. Dieser Zwischenraum ist jedoch so klein, daß es dem

menschlichen Auge scheint, als ob das Glimmlicht unmittelbar auf der Kathode entstehe. Der Spannungsabfall, der erforderlich ist, um den Elektronen die zur Stoßionisation erforderliche kinetische Energie zu geben, d. h. also der Spannungsabfall zwischen Kathode und Glimmlicht, heißt der Kathodenfall. Durch ihn wird die Höhe der Zündspannung der Röhre in erster Linie bestimmt, d. h. der Spannung, die erforderlich ist, um die Röhre zum Ansprechen zu bringen.

Die Vorgängerin der Edelgasröhre, die schon seit Jahrzehnten bekannte Geißlerröhre, die auch heute noch zu Vorführungs- und Versuchszwecken benutzt wird, erfordert Zündspannungen von 1 000 Volt und mehr. Der Grund liegt darin, daß bei der Geißlerröhre als Füllgas verdünnte Luft, Stickstoff, Chlor oder Wasserstoff, als Kathode in der Regel Platin benutzt wird. Versuche haben ergeben, daß bei geeigneter Wahl des Füllgases und des Kathodenmetalls ein weit kleinerer Kathodenfall und damit eine niedrigere Zündspannung erreicht werden kann. Besonders niedrig wird der Kathodenfall bei der Füllung der Röhre mit Edelgasen, d. h. den Elementen Neon, Helium und Argon, die bei

Abb. 1.

der Herstellung flüssiger Luft als Nebenerzeugnisse gewonnen werden. Noch weiter heruntergedrückt wird die Zündspannung, wenn als Kathode nicht Platin, sondern unedle Metalle, z. B. Eisen, benutzt werden; am niedrigsten ist schließlich der Kathodenfall bei der Verwendung von Alkalimetallen als Kathode. Natürlich ist für die Höhe der Zündspannung nicht der Kathodenfall allein maßgebend; daneben spielen auch die Gasdichte in der Röhre, der Abstand der beiden Elektroden, die ganze Bauart der Röhre und die Stromstärke eine Rolle. Durch geeignete Wahl aller Verhältnisse ist es gelungen, in der Edelgasröhre die Zündspannung bei Benutzung von Eisenblech als Kathode auf etwa 150 Volt, mit Kaliumkathode sogar auf nur 50 bis 70 Volt herunterzubringen. Die Röhre wird also schon leitend, wenn sie an ein Starkstromnetz von 220 oder 110 Volt angeschlossen wird.

Die Edelgasröhre wird von der Firma Julius Pintsch A.-G. in Berlin hergestellt. Eine Röhre der Form, die zuerst vor einigen Jahren als Signallampe auf den Markt gebracht worden ist, zeigt die Abb. 1. Sie hat die Form einer gewöhnlichen Metallfadenlampe und ist mit einem normalen Edisonsockel versehen, kann also in jede gewöhnliche Glühlampenfassung eingeschraubt werden. In der Mitte der Röhre steht auf einem isolierenden Fußgestell als Kathode ein halbkugelförmiges Hohlblech aus Eisen. Die Anode ist im Innern der Kathode,

durch einige Millimeter Abstand von ihr getrennt, untergebracht; sie ist bedeutend kleiner als die Kathode. Eisen als Kathodenmetall hält, wie schon dargelegt, den Kathodenfall niedrig; es zeigt ferner die geringste Neigung zum Zerstäuben, ist billig und bei der Herstellung der Röhren leicht zu verarbeiten. Die Füllung der Röhre ist ein Gemisch von Helium und Neon von etwa 8 bis 10 mm Druck. Im Sockel der Röhre ist ein Vorschaltewiderstand von 1 500 Ohm eingebaut, der verhindert, daß die Stromstärke über Bruchteile eines Ampère hinausgehen kann. Bei fehlendem Vorschaltewiderstand würde ein stärkerer Strom und an Stelle der Glimmentladung eine solche durch Lichtbogen entstehen; der Spannungsabfall in der Röhre würde sinken und die Röhre sogleich zerstört werden. Ebenso kann auch bei Dauerbelastung durch zu starke Glimmlichtentladung die Röhre dadurch zerstört werden, daß sich das Kathodenblech so weit erwärmt, daß das Glas der Röhre zerspringt. Um diese Gefahr zu vermeiden, ist der erforderliche Widerstand fest in die Röhre eingebaut. Legt man die Röhre an ein Starkstromnetz von 220 Volt Gleich- oder Wechselstrom, so überzieht sich die Blechkathode mit einem gleichmäßig leuchtenden, orangefarbenen Glimmlicht. Die Lichtstärke beträgt zwar nur einige wenige Hefnerkerzen, sie reicht aber für die Zwecke, denen sie dienen soll, nämlich als Überwachungslampe, Notlampe in Theatern usw. völlig aus. Der Vorteil der Röhre liegt in dem äußerst sparsamen Energieverbrauch; er beträgt bei 220 Volt Klemmenspannung nur 5 Watt, während die kleinste Metallfadenlampe für 220 Volt ungefähr das Vierfache erfordert. Die Röhre in der beschriebenen Form hat eine Brenndauer von über 3 000 Stunden.

Die Nutzbarmachung der Röhre als Lichtquelle für Signal- und Überwachungszwecke war die einzige Verwendung der Edelgasröhre in der Praxis, bis die Versuche von Postrat Loog in den Jahren 1920 und 1921 ergaben, daß die Röhre außer ihrer Leuchtfähigkeit noch eine Reihe von Eigenschaften besitzt, die günstig im Telegraphen- und Fernsprechbetrieb verwertet werden können. Vor allem bietet die Röhre das Mittel, um das Starkstromnetz in wirtschaftlicher Weise für Speisung von Telegraphenleitungen, für O. B. - Vermittelungsanstalten mittleren und größeren Umfangs und für größere Nebenstellenanlagen unmittelbar nutzbar zu machen. Die Röhre hat nämlich die Eigentümlichkeit, daß sie bei Glimmlichtentladung eine bestimmte Mindestspannung unter allen Umständen verzehrt, ob sie nun mit oder ohne Belastung arbeitet. Wenn also z. B. eine Röhre einen Mindestspannungsabfall von 150 Volt hat, so bleibt, wenn ein Netz von 220 Volt mit geerdetem Mittelleiter an sie gelegt ist, eine Restspannung von nur höchstens 70 Volt übrig. Eine höhere Spannung kann dann hinter der Röhre unter keinen Umständen auftreten. Wenn also durch Vorschaltung von Widerständen in geeignetem Ausmaß die Stromstärke auf Werte bis höchstens 200 m/A begrenzt wird, so herrschen hinter der Röhre Schwachstromverhältnisse. Bedingung ist allerdings, wie schon erwähnt, daß die Stromquelle geerdet ist, damit der Strom, wenn er Röhre und Apparate durchlaufen hat, zur Erde abgeleitet, d. h. auf die Spannung Null gebracht werden kann. Andernfalls sind die hinter den Röhren liegenden Apparate und Leitungen nicht unbedingt vor höheren Spannungen und Stromstärken geschützt.

Der Vorteil dieser Eigenschaft der Röhre mag an einem einfachen Beispiel erörtert werden. Die Speisung der Mikrophone von Teilnehmersprechstellen mit O. B. - Betrieb verursacht durch den Verbrauch und die Auswechslung von Trockenelementen große Kosten und häufige Störungen. Bei einem bestimmten Teilnehmer sei Anschluß an ein Gleichstromnetz von 220 Volt gegen Erde vorhanden. Das Mikrophon unmittelbar aus dem Starkstromnetz zu speisen, ist nicht angängig, auch wenn man Widerstände von hohem Wert vorschalten wollte:

beim Öffnen und Schließen des Stromes oder bei starken Widerstandsänderungen würde der Wattumsatz in den Apparaten zu groß sein, insbesondere, wenn sich noch zur Abdrosselung der Oberschwingungen eine Siebkette mit Kondensatoren in der Leitung befindet. Im Mikrophon und am Hakenumschalter könnte Funkenbildung auftreten und die Apparate gefährden, jedenfalls aber ihre Lebensdauer ungünstig beeinflussen. Störend, unter Umständen auch gefährlich, könnten die Knackgeräusche in der Leitung wirken, da die Kondensatoren mit 220 Volt aufgeladen werden und sich dementsprechend stark entladen. Diese Verhältnisse ändern sich, sobald statt des Widerstandes eine Edelgasröhre, etwa der oben beschriebenen Form, eingeschaltet wird. Eine Siebkette (1 Satz mit 1 Drosselspule und 2 Kondensatoren) muß zur Abdrosselung der Oberschwingungen des Starkstromnetzes auch hier eingeschaltet werden; ferner sind noch einige kleinere Änderungen gegenüber der Speisung durch Trockenelemente vorzunehmen; so ist das O. B. = Mikrophon durch ein Z. B. = Mikrophon zu ersetzen, ebenso an Stelle des O. B. = Übertragers eine Z. B. = Induktionsspule einzubauen. Besondere Vorsichtsmaßnahmen bei Anlegung der Speiseleitung sind nicht erforderlich, nur muß die Leitung bis zur Röhre in Isolierrohr verlegt werden; hinter der Röhre herrschen nur Schwachstromverhältnisse, so daß also die Leitungsdrähte nicht besonders geschützt zu sein brauchen und die ganze Schaltanlage auf einer Holztafel angebracht werden kann. Die Stromstärke wird durch Vorschaltewiderstände so weit begrenzt, daß bis zu 25 bis 30 m/A entnommen werden können. Die Sende- und Empfangsverhältnisse an einer so gespeisten Sprechstelle sind nach den Erfahrungen der Praxis mindestens ebensogut, wie die eines O. B. = Apparats mit zwei Elementen, wenn nicht besser. Die Gefahren, die die Starkstromspeisung über Widerstände aufweist, sind bei der Röhrenspeisung nicht vorhanden, weil hinter der Röhre nur eine Spannung von höchstens 40 Volt (wegen des eingebauten Sockelwiderstandes aus Lackdraht zu 500 Ohm) gegen Erde abgenommen werden kann und demgemäß auch die Kondensatoren nur mit 40 Volt aufgeladen werden. Die Vorteile der Neueinrichtung liegen teils auf betriebstechnischem Gebiet, da die Röhre erfahrungsgemäß ohne Störung arbeitet und bei einer Brenndauer von 5 bis 10 000 Stunden und bei durchschnittlicher Belastung mit täglich 10 Gesprächen mindestens 20 Jahre durchhält, teils auf wirtschaftlichem Gebiet. Bei den heutigen Verhältnissen ist es schwer, zu untersuchen, ob sich für solche einfache Fälle die Speisung aus Trockenelementen oder die aus dem Starkstromnetz billiger stellt; doch haben Berechnungen, die an Hand praktischer Fälle aufgestellt worden sind, fast durchweg den Betrieb mit Edelgasröhre als den wirtschaftlicheren ausgewiesen. Bemerkenswert ist jedenfalls, wie außerordentlich gering der Stromverbrauch der Röhre ist. Er beträgt $220 \cdot 0{,}025 = 5{,}5$ Watt. Bei einer täglichen Belastung durch 10 Dreiminutengespräche würde demnach die Gesamtstromentnahme während eines ganzen Jahres nur eine Kilowattstunde betragen.

Das vorstehende Beispiel ist gewählt worden, um an einfachen Verhältnissen die neue Art der Stromversorgung erläutern und mit der bisherigen vergleichen zu können. In der Praxis haftet aber gerade dem vorliegenden Beispiel ein Nachteil an. Der Teilnehmer wird in unmittelbare Abhängigkeit vom Starkstromnetz gebracht; sein Fernsprechanschluß ist in dem Augenblick unbrauchbar, in dem die Stromversorgung durch eine Störung oder einen Streik unterbrochen wird. Aus diesem Grunde kommt die Verwendung der Edelgasröhre in der Regel in solchen Fällen nicht in Betracht.

Bisher ist immer vorausgesetzt, daß die Röhren an ein Gleichstromnetz angeschlossen werden, daß sie also nur immer in einer Richtung von Strom durchflossen werden. Wie liegen die Verhältnisse nun bei Verwendung von Wechsel-

strom, d. h. wenn Anode und Kathode mit jeder Richtungsänderung ihre Rollen vertauschen? Die Größe des Stromdurchgangs ist abhängig von der Zahl der Elektronen, die in der Zeiteinheit von der Kathode ausgestrahlt werden, und diese Zahl hängt offenbar von der Größe der Oberfläche der Kathode ab. Je größer also die Kathode bei bestimmter Spannung ist, um so stärker wird auch der Strom sein, der die Röhre durchfließt. In der oben beschriebenen Form der Röhre (Abb. 1) ist die eine Elektrode aber unverhältnismäßig viel größer als die andere. Wenn also Wechselstrom diese Röhre durchfließt, so wird der Strom in der Richtung, in der die größere Elektrode Kathode wird, demnach in stärkerem Maße durchgelassen als in der anderen. Macht man die eine Elektrode nun so klein, daß sie eine nur noch punktförmig wirksame Oberfläche besitzt, so wird der Wechselstrom in der einen Richtung gut durchgelassen, in der anderen praktisch vollständig abgedrosselt. Es entsteht also hinter der Röhre zerhackter Gleichstrom, dessen Spannung auf 60 bis 65 Volt abgedrosselt ist. Zur Speisung von

Abb. 2.

Vorderansicht.

Seitenansicht.

Mikrophonen oder von Telegraphenleitungen ist eine solche Röhre allerdings nicht brauchbar, da sie keinen gleichmäßigen Strom gibt; doch läßt sie sich, wie später gezeigt wird, zur Erzeugung von Rufstrom mit Hilfe eines Polwechslers und zur Ladung kleiner Sammler mit Vorteil verwenden.

Wir haben die Edelgasröhre bisher nur in einer Form kennengelernt, wie sie zu Leuchtzwecken als Überwachungslampe usw. angeboten wird. Die Firma Pintsch hat indes für die besonderen Verhältnisse des Telegraphen- und Fernsprechbetriebs die folgenden vier neuen Röhrenarten entwickelt.

1. Die Mikrophonröhre, die zur Speisung von Mikrophonen, besonders in Amtseinrichtungen, aus dem Starkstromnetz dient. Sie ist für eine Zündspannung von 220 Volt Gleichstrom gebaut und ähnelt in ihren Größenabmessungen und im Wirkungsgrad der oben besprochenen Glimmlichtröhre (Abb. 1); da sie Leuchtzwecken nicht zu dienen braucht, und da ihre Herstellung technisch einfach und vor allem billig sein muß, so sind die Elektroden in ihrer Form umgestaltet worden; die Kathode ist ein rechteckiges, in der Mitte umgebogenes Eisenblech, das die Anode in sich einschließt, etwa wie die negativen Sammlerplatten die positive umfassen (Abb. 2). Die Röhre soll mit nicht mehr als der für Mikrophonspeisung zulässigen Stromstärke von 25 bis 30 m/A be-

lastet werden; in ihrem Sockel ist ein Lackdrahtwiderstand von 500 Ohm fest eingebaut. Die Röhre dient zur Anschaltung an ein Netz von 220 Volt und läßt eine Restspannung von 40 Volt übrig.

2. Die Drosselröhre, die ebenfalls für eine Zündspannung von 220 Volt eingerichtet ist. Sie entspricht in ihrer Wirkungsweise vollkommen der Mikrophonröhre, nur ist sie in so großen Abmessungen gebaut, daß sie Ströme bis zu 200 m/A aushält. Im allgemeinen dient sie zur Speisung von Telegraphenleitungen; ihr Name erklärt sich daraus, daß sie, wie allerdings die Mikrophonröhre auch, die angelegte Spannung von 220 Volt auf 60 bis 65 Volt abdrosselt. Ihr Glasmantel hat eine Länge von 23 cm und einen Durchmesser von 7 cm. Die äußere Elektrode ist ein großes zylinderförmiges Eisenblech; die Anode liegt im Innern des Zylinders; sie ist ein schmales Eisenblech in Z-förmiger Gestalt. Die Röhre muß hängend angebracht werden, damit nicht durch das verhältnismäßig große Gewicht der Kathode die Festigkeit der Inneneinrichtung beeinträchtigt wird. Diese Drosselröhre hat keinen eingebauten Widerstand.

3. Die Kaliumröhre, die ebenfalls für eine Zündspannung von 220 Volt Gleichstrom und eine Höchstbelastung von 200 m/A gebaut ist. Sie wird deshalb unter gleichen Verhältnissen wie die Drosselröhre im Telegraphenbetrieb benutzt. Der einzige Unterschied liegt darin, daß sie eine Restspannung von etwa 140 Volt läßt, demnach in langen Leitungen, in denen die Restspannung der Drosselröhre von 60 Volt nicht genügt, verwendet werden kann. Als Kathode ist nicht Eisenblech, sondern ein Amalgam aus Kalium und Blei benutzt, das beim Stromdurchgang flüssig wird. Die Röhre ist deshalb unbedingt hängend anzubringen, damit sich das Amalgam immer im unteren Teile der Röhre befindet. Die Stromzuführung zur Kathode vermittelt ein Eisenstift, der in das Amalgam eintaucht. Die hohe Restspannung erklärt sich daraus, daß durch die Verwendung des Kaliums als Kathode der Kathodenfall in der Röhre außerordentlich klein wird, so daß in der Röhre nur etwa 70 bis 80 Volt abgedrosselt werden, gegenüber 140 bis 150 Volt in der Drosselröhre. Der Glasmantel der Röhre ist 25 cm lang und hat einen Durchmesser von 5 cm; außen trägt er einen schwarzen Anstrich, um die Augen vor dem unangenehmen Kaliumglimmlicht zu schützen.

Da der Spannungsabfall in der Kaliumröhre nur 70 bis 80 Volt beträgt, so muß sie auch ansprechen, wenn 110 Volt Spannung an ihre Elektroden gelegt werden; es würde dann eine Restspannung von 30 bis 40 Volt bleiben. Die Versuche über diese Röhrengattung und ihre Betriebsverhältnisse, besonders in bezug auf hohe Lebensdauer, sind zur Zeit im Gange. Es darf erwartet werden, daß in Kürze in der Kaliumröhre auch zum Anschluß an ein Gleichstromnetz von 110 Volt eine Edelgasröhre für Zwecke der Mikrophonspeisung zur Verfügung steht.

4. Die Richtungsröhre, für eine Zündspannung von 220 Volt Wechselstrom. Größe und Aufbau entsprechen genau denen der Drosselröhre (unter 2); nur besteht die innere Elektrode nicht aus einem Z-förmigen Eisenblech, sondern aus einem dünnen Stabe, der fast bis ans Ende von einem Glasröhrchen überzogen ist. Dadurch ist erreicht, daß diese Elektrode eine nur punktförmig wirksame Oberfläche hat. Wie bereits oben erörtert ist, wird dadurch die eine Halbwelle des Wechselstroms, die die kleine Elektrode zur Kathode machen würde, praktisch vollständig abgedrosselt, während die andere Halbwelle gut durchgelassen, nur in ihrer Spannung auf etwa 65 Volt herabgedrückt wird. Die Röhre dient zum Aufladen kleiner Sammler.

Die Anwendungsmöglichkeiten der Edelgasröhre im Telegraphen- und Fernsprechbetrieb sind recht mannigfaltig. Betriebstechnische und vor allem wirt-

schaftliche Gründe beschränken die Ausnutzung jedoch auf eng umrissene Gebiete. In diesen stellt aber die Verwendung der Röhre einen recht erheblichen Fortschritt gegenüber der bisherigen Art der Stromversorgung dar.

Fernsprechanlagen mit Z. B.-Betrieb kommen für die Verwendung der Edelgasröhre im allgemeinen nicht in Betracht, da in diesen Anlagen das Starkstromnetz schon für die Stromversorgung in wirtschaftlicher Weise ausgenutzt wird; die geringe Belastungsfähigkeit der Röhre würde der hohen Beanspruchung eines großen Fernsprechnetzes zudem nicht gewachsen sein. Die Verwendung der Röhre für die Mikrophonspeisung beschränkt sich daher auf solche Fälle, in denen ein Starkstromnetz zwar zur Verfügung steht, die Stromversorgung des Fernsprechbetriebs bisher aber noch aus Trockenelementen erfolgte, weil die Kosten der Hilfsanlagen für die Speisung aus dem Starkstromnetz (Gleichrichter, Umformer, Sammler, Schaltanlagen) den Betrieb im Verhältnis zu dem geringen Stromverbrauch zu sehr belasten würden. Diese Kosten erniedrigen sich durch die Verwendung der Edelgasröhre so erheblich, daß in fast allen Fällen, in denen heute Trockenelemente als Stromquelle verwendet werden, durch die Umstellung des Betriebs auf Speisung durch Röhren ein wirtschaftlicher Vorteil erzielt werden kann. Zu beachten ist freilich, was in dem oben näher erörterten Beispiel der Versorgung einer O. B.-Sprechstelle festgestellt ist, daß wegen der Störungsgefahr eine Ersatzstromquelle vorhanden sein muß, die den Betrieb für einige Tage mit Strom versorgen kann. Aus diesem Grunde lohnt sich die Speisung von Einzelsprechstellen, kleineren Nebenstellenanlagen und kleineren Vermittlungsanstalten (etwa bis zu 4 Amtsmikrophonen) nicht. Wirtschaftlichen Vorteil verspricht die Neueinrichtung dagegen in den mittleren und größeren O. B.-Vermittlungsanstalten (mit 5 und mehr Ortsamts-Mikrophonen). Die Einrichtung gestaltet sich dann wie folgt. Für jedes Amtsmikrophon wird eine Edelgasröhre (Mikrophonröhre) vorgesehen; die Röhre liefert aus dem Starkstromnetz von 220 Volt Gleichstrom Mikrophonspeisestrom von etwa 40 Volt Spannung; den veränderten Strom- und Spannungsverhältnissen müssen die Amtseinrichtungen angepaßt werden: Z. B.-Mikrophon und Z. B.-Übertrager ersetzen die O. B.-Apparate; zur Abdrosselung der Netzoberschwingungen und um Mitsprechen zwischen den einzelnen Sprechkreisen zu verhindern, wird zwischen Röhre und Mikrophon eine Siebkette aus einer Drosselspule zu 100 Ohm/4 500 U und 2 Kondensatoren zu 2 μF eingeschaltet; der zwischen Drossel und Mikrophon quergeschaltete Kondensator dient gleichzeitig zur Herstellung des Schwingungskreises für die Sprechströme. Außerdem muß in den Kreis noch ein Widerstand von 300 bis 400 Ohm eingeschaltet werden, damit die Stromstärke nicht über 25 bis 30 m/A ansteigen kann.

Als Ersatzstromquelle wird eine Sammlerbatterie aufgestellt, die unmittelbar aus dem Netz aufgeladen und so bemessen wird, daß sie im Fall einer Stromunterbrechung den gesamten Amtsmikrophonstrom für mindestens 5 Tage liefern kann. Aus der Batterie werden dann in der Regel die Schlußzeichen und der Polwechsler zur Erzeugung des Rufstroms gespeist, ihr Stromverbrauch kann aber gegenüber der zur Mikrophonspeisung erforderlichen Kapazität fast vernachlässigt werden. Zudem kann auch der Polwechsler, wie später noch zu erörtern ist, unmittelbar aus dem Netz angetrieben und gespeist werden. Die Gesamtkapazität der Batterie steht demnach für den Notfall fast ungeschmälert zur Verfügung. Berechnet sich z. B. der Gesamtstromverbrauch einer Vermittlungsstelle für 5 Tage auf 100 Ah, so wird eine Batterie mit einer Kapazität von etwa 110 Ah genügen. Soll dagegen unter Verzicht auf Edelgasröhren auch der Regelbetrieb aus der Batterie gespeist werden, so sind zwei gesonderte Batterien erforderlich, von denen jede die geforderte Kapazität von 100 Ah besitzen muß. In der Verwendung von Edelgasröhren liegt also eine Ersparnis von

Batteriebeschaffungskosten, die genügt, um die Unkosten für die Mikrophonröhren, die Fassungen, Widerstände und Kondensatoren, d. h. für alle durch den Röhrenbetrieb bedingten Einrichtungen, zu decken. Da die Batterie bei Speisung durch Edelgasröhren nur alle 3 bis 4 Wochen, um die Sulfatierung zu vermeiden, entladen und wieder aufgeladen werden muß, während im andern Falle die Batterie ständiger Wartung und Pflege und wegen der größeren Kapazität auch längerer Ladezeiten bedarf, so liegt in dieser Ersparnis an Wartungskosten der wirtschaftliche Vorteil der Verwendung der Edelgasröhre gegenüber dem reinen Sammlerbetrieb. Daß diese Einrichtung ganz erheblich wirtschaftlicher arbeitet als die Stromversorgung lediglich durch Trockenelemente, ist bereits praktisch einwandfrei nachgewiesen worden. In der Regel liegen die Verhältnisse sogar so, daß die Ausgaben eines einzigen, höchstens zweier Jahre für den Verbrauch an Trockenelementen genügen, um die Kosten für die gesamten Neuanlagen (Ladetafel, Sammler, Röhren, Drosselspulen und Kondensatoren) zu bestreiten. Es ist einleuchtend, daß bei der langen Lebensdauer dieser Apparate und bei dem geringen Stromverbrauch der Röhre die Ersparnisse in den folgenden Jahren recht erheblich sein werden.

Ohne Schwierigkeiten läßt sich die Stromversorgung mit Edelgasröhren unter den geschilderten Bedingungen durchführen, wenn ein Gleichstromnetz von 2 · 220 Volt gegen Erde zur Verfügung steht. In diesem Falle wird die Mikrophonröhre verwendet. Beträgt die Netzspannung nur 2 · 110 Volt gegen Erde (d. h. 110 Volt zwischen einem Außen- und dem geerdeten Mittelleiter), so ist die Verwendung der Edelgasröhre heute noch nicht möglich, weil die Versuche mit der Kaliumröhre für 110 Volt Zündspannung noch nicht abgeschlossen sind. Die Nutzbarmachung der Edelgasröhre für die Mikrophonspeisung aus einem Wechsel- und Drehstromnetz ist bei der hohen Empfindlichkeit der Fernsprecheinrichtungen gegen Spannungsschwankungen und zerhackten Gleichstrom bisher noch nicht gelungen.

Oben ist bereits erwähnt worden, daß auch der Polwechsler zum Antrieb und zur Speisung durch Edelgasröhren an das Starkstromnetz unmittelbar angeschlossen werden kann. Bei dem Polwechsler älterer Art braucht nur durch Anschaltung eines Übertragers die an der Röhre bestehende Restspannung von 60 bis 70 Volt auf etwa 15 Volt Rufspannung herabgesetzt zu werden; sehr geeignet ist dafür der im Polwechsler neuerer Art enthaltene Ringübertrager mit 2 · 470 Ohm/3 500 Umwindungen, dessen Sekundärseite (3 500 U) dann an die Stromquelle zu legen ist. Jeder der beiden Übertragerwicklungen werden 6 μF Kapazität parallel geschaltet; auf der einen Seite dienen sie zur Funkenlöschung an den Kontakten des Polwechslers, auf der anderen zur Beseitigung von Oberschwingungen. Auch der Antrieb des Pendels kann aus dem Netze gespeist werden, indem zwischen Netz und Elektromagnetrollen eine zweite Drosselröhre und ein Widerstand von 2 000 Ohm (Ocelitstab) eingeschaltet werden. Von besonderer Bedeutung ist dabei, daß in diesen beiden Fällen die Anschaltung nicht auf Gleichstromnetze beschränkt ist; durch Benutzung der Richtungsröhre kann der Polwechsler auch an Wechselstrom oder an eine Drehstromphase von 220 Volt gegen Erde angeschlossen werden. Die Röhre unterdrückt die eine Halbwelle ganz und drosselt die andere in ihrer Spannung auf 70 Volt herunter; der entstehende zerhackte Gleichstrom wird durch den Polwechsler, den Übertrager und die Kondensatoren so umgeformt, daß nahezu sinusförmiger Rufstrom abgenommen werden kann. Nach ähnlicher Anpassung läßt sich auch der Polwechsler neuerer Art an das Starkstromnetz mit Hilfe der Edelgasröhre anschalten.

Die Möglichkeit, auf diese Weise einen leistungsfähigen Rufstromerzeuger durch Anschluß an das Starkstromnetz zu erhalten, wird in vielen Fällen außer-

ordentlich willkommen sein. Besonders in kleinen O. B. = Vermittlungsstellen oder in größeren Unterzentralen mit Z. B. = Betrieb ist die Erzeugung des Rufstroms eine oft schwer zu lösende Frage. In den meisten dieser Fälle wird der Polwechsler mit Edelgasröhre einen Ausweg darbieten, der betriebstechnisch einwandfrei und obendrein billig ist.

Eine fühlbare Lücke füllt schließlich noch die Richtungsröhre aus. Größere Unterzentralen mit Rückstellklappenschränken usw. in Fernsprechnetzen mit O. B. = Betrieb erfordern eine eigene Batterie. Ist bei der Nebenstellenanlage kein Gleichstrom, sondern nur Wechsel= oder Drehstrom vorhanden, so mußte bisher die Batterie zur Ladung nach einer besonderen Ladestelle geschafft werden. Bei Anwendung der Richtungsröhre kann nunmehr die Batterie unmittelbar aus dem Wechsel= oder Drehstromnetz, sofern es zwischen zwei Phasen 220 Volt führt, geladen werden; die sehr erheblichen Beförderungskosten werden also erspart, die Lebensdauer der Sammler wird durch den Wegfall der Erschütterungen bei der Beförderung nicht unerheblich verlängert und die Betriebssicherheit infolge besseren Zustandes der Batterie erhöht. Die Ladungsbedingungen sind verschieden; ist bei der Unterzentrale ununterbrochener Betrieb, so müssen zwei Batterien vorhanden sein, die täglich zu derselben Stunde im Wechsel umgeschaltet werden müssen, so daß ständig die eine Batterie in Betrieb, die andere auf Ladung ist. Durch Vorschaltung eines entsprechend großen Widerstandes muß die Ladestromstärke so weit herabgedrückt werden, daß der Batterie etwas mehr als die durchschnittlich täglich aus ihr entnommene Strommenge wieder zugeführt wird. Obwohl fast die gesamte Spannung in Röhre und Widerstand aufgezehrt und nur zum kleinsten Bruchteil im Sammler verwertet wird, ist der gesamte Stromverbrauch doch so gering, daß er zu vernachlässigen ist; er geht außerdem auch zu Lasten des Teilnehmers.

Ruht der Betrieb bei der Unterzentrale während der Nacht regelmäßig, so ist nur eine Batterie erforderlich, die abends bei Geschäftsschluß durch einen Schalter vom Entladekreis auf Ladung umgestellt wird, die Ladestromstärke ist dann etwas stärker zu bemessen, da die tägliche Stromentnahme nicht erst in 24 Stunden, sondern während der Nacht — von Geschäftsschluß bis Geschäftsbeginn — ersetzt werden muß. Zu bemerken ist noch, daß bei diesen Schaltungen zur Ladung von Sammlerbatterien das Starkstromnetz keinen geerdeten Mittelleiter zu haben braucht, weil in dem kleinen Ladestromkreis vom Netz über Röhre, Schalter, Sammler zum Netze die Gefahr eines Erdschlusses nicht besteht.

Im Telegraphenbetrieb liegen die Verhältnisse wesentlich anders, weil die Telegraphenapparate nicht in so hohem Maße wie die Fernsprecheinrichtungen gegen Strom= und Spannungsschwankungen empfindlich sind, sich auch leichter geänderten Spannungsverhältnissen anpassen lassen. So kann man Leitungen mit reinem Ruhestrombetrieb ohne Bedenken unmittelbar aus einem Gleichstromnetz von 2 • 110 oder 2 • 220 Volt mit geerdetem Mittelleiter ohne Verwendung von Edelgasröhren speisen, indem man die Stromstärke durch vorgeschaltete Ocelitwiderstände auf den Gebrauchswert (17 oder 30 m/A) herabdrückt. In gleicher Weise können Arbeitsstromleitungen aus einem Netze von 110 Volt Gleichstrom gespeist werden. Steht dagegen zur Speisung von Arbeitsstromleitungen nur Gleichstrom von 220 Volt gegen Erde zur Verfügung, so ist es angebracht, die überschüssige Spannung durch Drosselröhren abzudrosseln, wenn eine Spannung von 60 bis 65 Volt für den Betrieb der Leitung genügt; andernfalls ist eine Kaliumröhre zu verwenden, die eine Restspannung von 140 Volt läßt. Die Stromstärke ist durch Ocelitstäbe zu regeln. Aus einer Drosselröhre können bis zu drei, aus einer Kaliumröhre bis zu 10 Leitungen gleichzeitig betrieben werden. Die Röhrenspeisung ist sowohl für Klopferapparate wie für Hughesbetrieb geeignet.

Ob die Edelgasröhre noch in anderer Weise für den Telegraphen- und Fernsprechbetrieb verwendet werden kann, z. B. als Richtungsröhre für den Telegraphenbetrieb von Arbeitsstromleitungen oder von Leitungen mit der sogenannten Differenzschaltung, müssen erst die Versuche zeigen.

In den vorstehenden Ausführungen sind solche Versuche sowie schaltungstechnische Einzelheiten übergangen worden, weil das Hauptaugenmerk auf einen verständlichen Überblick über Eigenschaften, Betriebsweise und Verwendungsmöglichkeiten der Edelgasröhre zu richten war.

Die Reichsbank im Jahre 1921.

Im Jahre 1921 ist die Gesamtanlage der Reichsbank um 73 Milliarden Mark auf 134 Milliarden Mark und der Betrag der im Verkehr befindlichen Noten um rund 45 Milliarden Mark auf 114 Milliarden Mark gestiegen. Diese überaus ungünstige Entwicklung ist ein Spiegelbild der fortschreitenden Verschlechterung der gesamten Geld- und Wirtschaftsverhältnisse in Deutschland. Eine erfreuliche Neigung zur Stetigkeit, die in den ersten Monaten des Jahres auf einigen Gebieten des wirtschaftlichen Lebens zu erkennen war und deren Aufrechterhaltung für die wirtschaftliche Wiederherstellung Deutschlands und damit auch Europas eine der notwendigen Voraussetzungen bildet, wurde durch die Auswirkung der für Deutschland verhängnisvollen Anwendung der Sanktionspolitik, der Forderungen auf Grund des Londoner Ultimatums und der Abtrennung wichtiger, für die deutsche Volkswirtschaft unentbehrlicher Gebiete Oberschlesiens völlig vernichtet. Die unmittelbare Folge war in der zweiten Jahreshälfte ein schneller Sturz des Markkurses, der im Inland zu sprunghaften, vielfach mit Unruhen und Streiks verknüpften Lohn- und Preissteigerungen sowie zu einer schnell fortschreitenden Schuldenwirtschaft des Reichs führte. Das durch die rasche Entwertung der Währung bedingte Zurückbleiben der deutschen Warenpreise weit unter den Weltmarktpreisen bewirkte eine bedauerliche Verschleuderung deutscher Güter und Arbeit und eine Erschwerung der Bezüge notwendiger Rohstoffe und Nahrungsmittel. Die rege Beschäftigung und die beträchtlichen, aber höchst trügerischen Papiermarkgewinne einiger Zweige der Ausfuhrindustrie woben zeitweise um das deutsche Wirtschaftselend den Schleier einer Scheinblüte, wodurch sich das Ausland wie schon wiederholt zu Trugschlüssen über unsere Wirtschaftslage verleiten ließ. Im Verhältnis zum Vorjahr zeigten die Erzeugungs- und Außenhandelsziffern keinen Fortschritt, sie erreichten auch nicht annähernd die Ergebnisse der Vorkriegszeit, obwohl der Arbeitswille der deutschen Bevölkerung in erfreulichem Maße zunahm und das Unternehmertum bemüht blieb, seine wirtschaftliche Widerstandsfähigkeit durch Umstellung und Zusammenschluß zu stärken.

Die Entstehung und Befriedigung des Kreditbedarfs wurde durch die gleichen Ursachen bestimmt wie die wirtschaftliche Gesamtentwicklung. Die mit der Geldentwertung steigenden Verpflichtungen, namentlich die übermäßigen Reparationsverpflichtungen, zwangen das Reich, seinen Haushalt wieder nur durch Neuausgabe von kurzfristigen Schatzanweisungen auszugleichen, denn das Anziehen der Steuerschraube vermochte den schnell wachsenden Staatsausgaben aus politischen und steuertechnischen Gründen nicht nachzukommen, und auch die Aufnahme langfristiger Anleihen versprach keinen Erfolg. Unter diesen Umständen war eine außerordentliche, die Vorjahre noch weit übertreffende Inanspruchnahme der Reichsbank durch das Reich an Kredit- und Zahlungsmitteln unvermeidlich. Diese den einzelnen

und die Allgemeinheit äußerst schädigende Übung kann, wenn nicht jede staatliche Ordnung und Wirtschaftsführung aufhören soll, erst dann abgestellt werden, wenn die Ausgaben des Reichs und unter ihnen namentlich die Reparationsverpflichtungen auf ein der steuerlichen Leistungsfähigkeit der Bevölkerung entsprechendes Maß herabgemindert werden. Dem nachhaltigen Bemühen der Reichsbank gelang es, einen Teil der vom Reich ausgegebenen Schatzanweisungen am offenen Markt abzusetzen.

Die Erfüllung der auf Grund des Friedensvertrags geforderten Leistungen gab zu einer ungewöhnlichen Inanspruchnahme des Kredits der Reichsbank und damit zur Schaffung neuer Geldmengen Anlaß. Sowohl die Zahlungen für die an das Ausland zu liefernden Sachleistungen und Devisen als auch die Entschädigungen an Inlands- und Auslandsdeutsche für Vermögensverluste, Ablieferung von Schiffen, Maschinen, Chemikalien, Wertpapieren usw. konnte das Reich nur in Papiermark entweder durch Barzahlung oder Banküberweisung leisten. Wie die Erfahrung gelehrt hat, pflegen sich auch die im Überweisungsverkehr der Reichsbank umlaufenden Guthabenbeträge nach und nach in papierne Zahlungsmittel umzuwandeln. So strömten denn in den Inlandsverkehr Milliardenbeträge an papiernen Geldzeichen, die das Mißverhältnis zwischen Güter- und Geldmenge vergrößerten und an der Steigerung der Löhne, Gehälter und Preise mitwirkten. Neben der abnehmenden Kaufkraft der Mark im Inland ging eine steigende Bewertung der ausländischen Zahlungsmittel einher, die ihrerseits die notwendigen Auslandsbezüge an Rohstoffen und Nahrungsmitteln verteuerte. Die dadurch erzeugte heftige Preis- und Lohnerhöhung rief erneut starken Bedarf an Zahlungsmitteln hervor. Diese Wechselwirkung zwischen Geldschöpfung, Valutaverschlechterung und Steigen der Preise und Löhne wird sich so lange wiederholen, und zwar unter immer schärferen Formen, wie der übermäßige Umfang der Reparationslasten eine Ordnung der Reichsfinanzen und eine Besserung unserer Zahlungsbilanz verhindert. Zur Steigerung des Geldumlaufs haben die auf die Steuerflucht zurückzuführende Geldhamsterei und die fortgesetzte Abgabe von Banknoten zur Bezahlung der vom Ausland bezogenen Waren und Rohstoffe wesentlich beigetragen.

Infolge des gewaltigen Bedarfs an Zahlungsmitteln mußten an die Leistungsfähigkeit der Reichsdruckerei zur Anfertigung von Banknoten sehr hohe Anforderungen gestellt werden. Diese Anforderungen wurden noch verstärkt durch die Zurückziehung von Darlehnskassenscheinen über 3,7 Milliarden Mark aus dem Verkehr und die Einziehung der zweiten Hilfsbanknote vom 30. November 1918 mit einem Gesamtnennwert von 7,7 Milliarden Mark. Infolge der Schwierigkeiten, die sich dem Druck ständig steigender einwandfreier Notenmengen entgegenstellen, soll zur Ausgabe von Abschnitten über größere Nennbeträge geschritten werden. Zunächst ist beabsichtigt, eine 500-Mark-Note in den Verkehr zu bringen. Außerdem wird die Herstellung von 5000- und 10000-Mark-Noten vorbereitet.

Um dem Mangel an Kleingeld abzuhelfen, sind 1921 ausgeprägt worden 179 Millionen Mark in 50-Pfennig-Stücken aus Aluminium, 32 Millionen Mark in 10-Pfennig-Stücken aus Zink und 14 Millionen Mark in 5-Pfennig-Stücken aus Eisen. Mit den zur Verfügung stehenden Scheidemünzen ist der Verkehr im großen und ganzen ausgekommen. Zur Herbeiführung eines einheitlichen Geldwesens wurde auf die Einziehung der im Umlauf befindlichen Notgeldzeichen hingewirkt. Da sich vielfach die Unsitte eingebürgert hat, Notgeld nicht zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses, sondern zu Sammelzwecken herzustellen und eine bequeme Einnahmequelle für die Ausgabestellen zu schaffen, wird von der Reichsregierung ein Gesetz vorbereitet, das eine solche mißbräuchliche Verwendung unterbinden und überhaupt jede Schaffung von Ersatzwertzeichen möglichst ganz beseitigen soll.

Um die unzweckmäßige Verwendung von Bargeld im inländischen Zahlungsverkehr einzudämmen, war die Reichsbank weiter bemüht, den bargeldlosen Zahlungsverkehr mit wirksamer Unterstützung der Behörden und privaten Geldanstalten auszudehnen und zu verbessern. Die Erfolge dieser Bestrebungen zeigten sich namentlich in der weiteren erfreulichen Entwicklung des Abrechnungs- und des Postscheckverkehrs. In Würzburg wurde eine Abrechnungsstelle eingerichtet. Die Schaffung neuer Postscheckämter in Magdeburg und Dortmund führte zur Errichtung neuer Postscheckkonten und zur Verbesserung des Zahlungsverkehrs. Zur Erleichterung der bargeldlosen Zahlung, insbesondere von Frachten und Nachnahmebeträgen, wurden die Eisenbahnkassen ermächtigt, Schecke vertrauenswürdiger Firmen an Zahlungsstatt anzunehmen.

Der Kurs der Reichsmark erreichte in der zweiten Hälfte des Jahres 1921 einen so ungünstigen Stand, daß zeitweise geradezu von einem Zusammenbruch der deutschen Währung gesprochen werden konnte. Die Kurse der ausländischen Zahlungsmittel in Deutschland entwickelten sich dementsprechend. Die Gründe für die unaufhaltsame Abwärtsentwicklung der Mark sind letzten Endes darin zu suchen, daß sich die bereits in den Vorjahren bestehende, durch den verlorenen Krieg herbeigeführte ungünstige allgemeine wirtschaftliche und geldliche Lage Deutschlands weiter verschlechterte und Deutschland immer mehr in die Unmöglichkeit versetzt wurde, die aus dem Warenverkehr mit dem Ausland herrührenden Verbindlichkeiten, insbesondere die Reparationsleistungen, anders als mit Mark zu decken. Verstärkt wurde diese Entwicklung dadurch, daß das Vertrauen zu der Finanzkraft des Reichs und damit auch zu der deutschen Währung abnahm, namentlich als auch im Ausland die Überzeugung Platz griff, daß die Reparationsforderungen nicht aus Überschüssen unserer Volkswirtschaft, sondern nur mit Hilfe der Notenpresse befriedigt werden konnten. Vor allem wirkte die unerfreuliche Gestaltung der Zahlungsbilanz auf die Wechselkurse ein. Die Handelsbilanz blieb entgegen den Pressebehauptungen des Auslandes erheblich passiv. Ferner hatte Deutschland auch im Jahre 1921, weil ihm die Siegerstaaten fast die gesamte Handelsflotte genommen, große Beträge für ausländische Schiffsfrachten zu zahlen. Den Zinsen, Kosten und der Abzahlung der ständig wachsenden Auslandsverschuldung standen keine oder ganz unerhebliche Einnahmen für im Ausland angelegte Gelder gegenüber. Die Leistungen auf Grund des Waffenstillstandes und des Friedensvertrags, beispielsweise für das Ausgleichverfahren, die Besatzungskosten und Warenlieferungen überstiegen die Zahlungen im Jahre 1920 beträchtlich. Zum ungünstigen Stande der Reichsmark trug auch wieder die Kapital- und Steuerflucht bei, die, obwohl die dagegen getroffenen gesetzlichen Bestimmungen zum Teil ergänzt und verschärft wurden, wohl nur teilweise zu verhindern war. Aus dieser Sachlage läßt sich der verheerende Einfluß verstehen, den die auf Grund des Londoner Ultimatums geforderte und entrichtete Goldmilliarde auf die Gestaltung der deutschen Zahlungsbilanz und des deutschen Wechselkurses ausübte. Die Reichsbank war gezwungen, nicht nur ihre Vorräte an ausländischen Zahlungsmitteln zu verausgaben, sondern sogar ihre Metallbestände anzugreifen. So entnahm sie im Ausland Lombarddarleben in Höhe von 58 Millionen Goldmark gegen Verpfändung des größten Teiles ihres Silbervorrats und gab zur Deckung eines nicht anders aufzubringenden Restes aus ihren Goldbeständen 68 Millionen Goldmark her. Den Kreis der für den Kurs der Mark außerordentlich verhängnisvollen Ereignisse schloß die ungünstige Entscheidung über Oberschlesien, die den Glauben an Deutschlands Wiederaufbau erneut aufs schwerste erschütterte.

Durch die Banknovelle vom 9. Mai 1921 wurde die bankgesetzliche Vorschrift, wonach der Teil des Banknotenumlaufs, der durch kursfähiges deutsches Geld, Reichskassenscheine, Darlehnskassenscheine oder durch Gold in Barren oder

ausländischen Münzen gedeckt sein soll, ein Drittel nicht unterschreiten darf, für die Reichsbank bis Ende 1923 außer Kraft gesetzt. Die Notwendigkeit ergab sich aus der Unmöglichkeit, die für die formell vorgeschriebene Dritteldeckung erforderlichen Darlehnskassenscheine zu beschaffen und festzuhalten. Dazu kam, daß der Goldbestand der Reichsbank in den Bankausweisen entsprechend den geltenden münz- und bankgesetzlichen Vorschriften mit etwa einer Milliarde Mark bewertet ist, während sein Marktwert im Mai 1921 ungefähr das Fünfzigfache darstellte.

Die Gesamtumsätze betrugen 1921 bei der Reichshauptbank und bei den Reichsbankanstalten 20 091 Milliarden Mark, das sind gegen das Vorjahr mit 12 771 Milliarden Mark mehr 7 320 Milliarden Mark. Gegenüber dem Jahre 1918 haben sie sich versechsfacht.

Die Zunahme entfällt hauptsächlich auf die Umsätze im Überweisungs- und Abrechnungsverkehr. Zu einem erheblichen Teile war sie durch die steigenden, im Laufe des Jahres in den Büchern der Bank mehrfach sich umschlagenden Schatzanweisungsbeträge bedingt, in denen sich die außerordentliche Inanspruchnahme der Reichsbank durch das Reich ausdrückt. Im übrigen ist das neue Anschwellen der Umsatzziffern im wesentlichen eine natürliche Folge der Geldentwertung.

Die Gesamtumsätze haben betragen

im Jahre	1913	422	Milliarden Mark,
» »	1914	522	» »
» »	1915	973	» »
» »	1916	1 257	» »
» »	1917	2 030	» »
» »	1918	3 343	» »
» »	1919	5 877	» »
» »	1920	12 771	» »
» »	1921	20 091	» » .

Der Metallbestand, das ist der Bestand an kursfähigem deutschen Geld und an Gold in Barren oder ausländischen Münzen, das Kilogramm fein zu 2 784 ℳ gerechnet, betrug 1921

am 23. August (höchster Bestand)	**1 108** 107 000	ℳ,
am 23. Dezember (niedrigster Bestand)	**1 004** 142 000	»
durchschnittlich	**1 073** 345 000	»
(1920 durchschnittlich	**1 104** 037 000	»),
also 1921 gegen 1920 weniger	**30** 692 000	».

Ende 1921 setzte sich der Metallbestand zusammen

aus Gold in Barren und fremden Münzen im Werte von	**137** 203 000	ℳ,
aus Gold in deutschen Münzen	**858** 188 000	»
Gold	**995** 391 000	ℳ,
aus Scheidemünzen	**11** 613 000	»
insgesamt	**1 007** 004 000	ℳ.

Der Goldbestand der Reichsbank verringerte sich von 1 091 Millionen Mark Ende 1920 um 96 Millionen auf 995 Millionen Mark Ende 1921. Der Rückgang des Goldvorrats hängt im wesentlichen mit der Abwicklung der auf Grund des Londoner Ultimatums von Deutschland bis Ende August 1921 geleisteten Zahlungen an das Ausland in Gesamthöhe von einer Milliarde Goldmark zusammen, zu der die Reichsbank 68 Millionen Mark aus ihrem Goldbestand hergab. Der Ankauf von inländischen und ausländischen Goldmünzen und von Goldbarren, den die Reichsbank seit Ende Mai im Auftrag und für Rechnung des Reichsfinanzministeriums betreibt, berührte den Metallvorrat der Bank nicht. Das angekaufte Gold wurde von Zeit zu Zeit an das Reich abgeführt, das es

zu Zahlungen an das Ausland verwandte. Soweit es sich um deutsche Goldmünzen handelte, vermittelten auch die Postanstalten den Ankauf. Der Reichsgoldankauf erbrachte für das Reich bis zum Jahresschluß 15,7 Millionen Mark in Gold, für die 424 Millionen Papiermark aufzuwenden waren. Als Preis für ein goldenes 20-Mark-Stück galten Ende Mai 260 ℳ, Ende Dezember 720 ℳ.

Der Bestand an Scheidemünzen setzte sich, seitdem durch Verordnung vom 13. April 1920 die deutschen Silbermünzen außer Kurs gesetzt sind, nur noch aus kleinen Münzen zu 50 Pf. und weniger zusammen. Ende 1921 betrug er 11,6 Millionen Mark.

Der Bestand an Darlehnskassenscheinen nahm von 23,372 Milliarden Mark Ende 1920 um 16,509 Milliarden Mark auf 6,863 Milliarden Mark Ende 1921 ab.

Der Bestand an Reichskassenscheinen betrug am Jahresschluß 100 Millionen Mark.

Der Notenumlauf ist von 68,805 Milliarden Mark Ende 1920 um 44,835 Milliarden auf 113,640 Milliarden Mark Ende 1921 gestiegen.

Für die Anfertigung neuer Banknoten sind 262 Millionen Mark Kosten entstanden, das sind zehnmal mehr als im Jahre 1919.

Im Überweisungsverkehr betrug die Zahl der Kunden 35 862, das sind gegen das Vorjahr 635 mehr. Die Umsätze erreichten die gewaltige Höhe von 16 713 Milliarden Mark bei 45,7 Millionen Buchungen. Der Umfang des Überweisungsverkehrs ergibt sich aus der nachstehenden Übersicht.

Jahr	Gesamtumsatz	Barzahlungen sind vermieden worden im Betrage von	Guthaben der Reichsbankkunden am Jahresschluß
	Millionen Mark	Millionen Mark	Millionen Mark
1900	163 632	136 188	410
1905	222 137	187 770	482
1910	314 173	276 055	562
1913	379 157	336 939	905
1915	831 979	781 163	2 103
1918	2 676 121	2 602 429	10 024
1919	4 745 209	4 633 803	11 795
1920	10 698 653	10 478 293	19 168
1921	16 712 653	16 334 058	29 328

Die für Rechnung nicht amtlicher Stellen vereinnahmten Beträge sind 1921 durchschnittlich 0,59 Tage (1920 0,91 Tage) auf den Konten verblieben.

Die Umsätze des Abrechnungsverkehrs stiegen 1921 auf 1072,118 Milliarden Mark, das sind gegen das Vorjahr mit 695,776 Milliarden 376,342 Milliarden Mark oder 54 v H mehr.

Die Reichsbank hat 1921 einen Gesamtgewinn von 9,8 Milliarden Mark erzielt, der die Einnahme des Vorjahrs um 7,8 Milliarden Mark übersteigt. Die außergewöhnliche Höhe des Gewinns ist in der Hauptsache auf den hohen Betrag der dem Reiche diskontierten und bei der Reichsbank verbliebenen Schatzanweisungen, auf die erzielten Gewinne aus dem Wechselgeschäft und den Verkauf von 24 000 kg feinen Goldes an das Reich gelegentlich der bis zum 31. August 1921 erfolgten Zahlung von einer Milliarde Goldmark an den Feindbund zurückzuführen.

Im Jahre 1921 hat betragen

die Gesamteinnahme	9 778	Millionen Mark,
die Gesamtausgabe	9 713	» »
darunter		
Verwaltungskosten	339	Millionen Mark,
Kosten für die Banknotenanfertigung	262	» »
Vergütung an das Reich	500	» »
Rücklage für Kriegsverluste	462	» »
Verluste infolge der von der Reichsbank übernommenen Gewähr für Auslandskredite	8 115	» »
mithin Reingewinn	65	Millionen Mark.

Von dem Gewinn sind

gezahlt an das Reich	41	Millionen Mark,
gezahlt an die Anteilseigner	18	» »
verwandt als Rücklage	6	» »

Dem Reiche sind hiernach im ganzen 500 + 41 = 541 Millionen Mark zugeflossen.

Die Bankanteile haben einen Betrag von 10 v H gegen 8,7 v H im Jahre 1920 ergeben. Die Rücklage hat eine Höhe von 127 Millionen Mark erreicht.

Das Ergebnis des schweizerischen Postscheckverkehrs im Jahre 1921[1]).

Die Wirtschaftskrise in der Schweiz hat auch den Postscheckverkehr beeinflußt und einen Rückgang im Umsatz verursacht.

Um den auf Reisen Befindlichen Gelegenheit zu geben, sich unterwegs leicht und bequem mit Bargeld zu versorgen, hat die schweizerische Postverwaltung am 1. Mai 1921 Reiseschecke eingeführt. Die Gebühr für ein Reisescheckheft beträgt 2 Fr. Das Heft enthält 10 Blätter zu je 50 oder 100 Fr., so daß der Gesamtwert 500 oder 1000 Fr. ist. Für die Auszahlung des Scheckbetrags wird keine Gebühr berechnet.

Infolge der Einrichtung eines neuen Postscheckbüros in Lugano ist die Zahl der Postscheckbüros auf 25 gestiegen.

Die Zahl der Rechnungsinhaber hat von 38 745 Ende 1920 um 3 995 auf 42 740 Ende 1921 zugenommen.

Postscheckrechnungen wurden geführt in Aarau 1 760, Basel 5 824, Bellinzona 778, Bern 4 095, Biel 1 247, Burgdorf 476, Chaux-de-Fonds 857, Chur 1 134, Frauenfeld 667, Freiburg 467, Genf 2 613, Glarus 532, Langenthal 386, Lausanne 2 219, Lugano 682, Luzern 2 185, Neuenburg 1 004, Olten 552, St. Gallen 3 024, Schaffhausen 916, Sitten 555, Solothurn 790, Vevey 430, Winterthur 881, Zürich 8 666.

Der Gesamtumsatz betrug 1921 bei 27,9 Millionen Buchungen **17,776** Milliarden Franken, das sind gegen das Vorjahr mit 19,904 Milliarden Franken 2,128 Milliarden Franken oder 10,7 v H weniger. Bargeldlos wurden 12,6 Milliarden Franken oder 70,9 v H des Umsatzes abgewickelt.

Im einzelnen hat sich der Postscheckverkehr wie folgt gestaltet:

---

[1]) Wegen des Ergebnisses für 1920 vgl. Archiv 1921, S. 313 ff.

Das Ergebnis des Postscheckverkehrs.

	Ende Dezember 1919		Ende Dezember 1920		Ende Dezember 1921	
Zahl der Rechnungsinhaber	33 780		38 745		42 740	
Guthaben der Rechnungsinhaber	**134** 618 000 Fr.		**140** 179 000 Fr.		**126** 444 000 Fr.	
	1919		1920		1921	
	Stück	Betrag Fr.	Stück	Betrag Fr.	Stück	Betrag Fr.
Gutschriften: Einzahlungen mit Einzahlungsschein (Zahlkarte)	**14** 008 700	**2 396** 299 000	**16** 913 650	**2 841** 627 000	**17** 574 850 [1]	**2 580** 365 000
Gutschriften: Überweisungen von Postscheckrechnungen im Inland	**2** 953 500	**5 960** 115 000	**3** 602 630	**7 112** 694 000	**3** 649 000	**6 300** 248 000
Gutschriften: Überweisungen von Postscheckrechnungen im Ausland	13 300	**1** 062 000	1 940	450 000	1 620	443 000
Gutschriften überhaupt	**16** 975 500	**8 357** 476 000	**20** 518 220	**9 954** 771 000	**21** 225 470	**8 881** 056 000
Lastschriften: Auszahlungen durch die Postscheckbüros (Kassenschecke)	485 700	**1 600** 926 000	580 930	**2 015** 545 000	643 720	**1 812** 736 000
Lastschriften: Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	**2** 419 800	**782** 036 000	**2** 351 550	**818** 832 000	**2** 393 100	**780** 336 000
Lastschriften: Überweisungen auf Postscheckrechnungen im Inland	**2** 953 500	**5 960** 115 000	**3** 602 630	**7 112** 694 000	**3** 649 000	**6 300** 248 000
Lastschriften: Überweisungen auf Postscheckrechnungen im Ausland	7 600	**1** 701 000	16 170	**2** 142 000	18 900	**1** 469 000
Lastschriften überhaupt	**5** 866 600	**8 344** 778 000	**6** 551 280	**9 949** 213 000	**6** 704 720	**8 894** 789 000
Gesamtumsatz	**22** 842 100	**16 702** 254 000	**27** 069 500	**19 903** 984 000	**27** 930 190	**17 775** 845 000

[1]) Darunter 529 260 gutgeschriebene Post- und Zahlungsanweisungen.

Auf eine Postscheckrechnung entfallen im Durchschnitt		Stück	Betrag Fr.
Gutschriften	Einzahlungen mit Einzahlungsschein	430	63 151
	Überweisungen von Postscheckrechnungen im Inland	89	154 191
	Gutschriften überhaupt	519	217 353
Lastschriften	Auszahlungen durch die Postscheckbüros (Kassenschecke)	16	44 365
	Auszahlungen durch die Postanstalten (Zahlungsanweisungen)	59	19 098
	Überweisungen auf Postscheckrechnungen im Inland	89	154 191
	Lastschriften überhaupt	164	217 689
Gut- und Lastschriften (Gesamtumsatz)		683	435 042

		Fr.
Durchschnittsbetrag	eines Einzahlungsscheins	147
	einer inländischen Überweisung	1 727
	einer Auszahlung durch die Postscheckbüros (Kassenscheck)	2 816
	einer Zahlungsanweisung	326

Das Guthaben der Rechnungsinhaber.

	Fr.
Guthaben der Rechnungsinhaber Ende Dezember	**126** 444 000
Guthaben eines Rechnungsinhabers Ende Dezember	2 967

Von dem Guthaben Ende 1921 waren angelegt

in Anleihen des Bundes und der Bundesbahnen	**8** 942 000 Fr.,
in Anleihen der Kantone und Gemeinden	**6** 626 000 »
bei inländischen Bankanstalten	**35** 127 000 »
in ausländischen Wertpapieren	401 000 »
als Guthaben beim schweizerischen Finanzdepartement	**43** 978 000 »
als Guthaben bei der schweizerischen Nationalbank und zur Verstärkung der Betriebsmittel der Postverwaltung	**31** 370 000 »
zusammen	**126** 444 000 Fr.

Der Überweisungsverkehr mit dem Ausland.

Der Verkehr mit dem Ausland war auch 1921 nur schwach. Überweisungen wurden ausgeführt

im Jahre	aus der Schweiz nach dem Ausland Fr.	aus dem Ausland nach der Schweiz Fr.
1913.....	17 721 000	7 582 000
1914.....	11 785 000	5 714 000
1916.....	4 437 000	13 268 000
1918.....	2 833 000	7 619 000
1919.....	1 701 000	1 062 000
1920.....	2 142 000	450 000
1921.....	1 469 000	443 000

Im einzelnen wurden ausgeführt

nach Ländern, mit denen ein unmittelbarer Überweisungsverkehr besteht (Deutschland, Österreich, Belgien u. Italien)	18 900	Überweisungen über	1 468 700 Fr.,
aus diesen Ländern	1 620	» »	443 500 »
nach England	1 330	» »	405 300 »
aus England	1 120	» »	397 700 »
nach Argentinien	20	» »	15 600 »
aus Argentinien	210	» »	34 600 »
zusammen....	23 200	Überweisungen über	2 765 400 Fr.
(1920....	20 785	» »	3 214 000 »).

Der Hauptverkehr entfiel auf Deutschland. Im Jahre 1921 gingen 18 740 Überweisungen über 1 453 400 Fr. aus der Schweiz nach Deutschland; in umgekehrter Richtung wurden 1 620 Überweisungen über 300 000 Fr. ausgeführt.

Geldliches Ergebnis.

Die Einnahmen haben betragen

a) an Gebühren	2 889 117 Fr.
b) an Zinsen	5 151 811 »
zusammen....	8 040 928 Fr.
Die Zinsvergütung an die Rechnungsinhaber beträgt	860 598 »
bleibt Reineinnahme	7 180 330 Fr.

Die Abrechnungsstellen der Reichsbank im Jahre 1921[1].

Die Umsätze des Abrechnungsverkehrs stiegen 1921 auf 1 072,118 Milliarden Mark, das sind gegen das Vorjahr mit 695,776 Milliarden Mark 376,342 Milliarden Mark oder 54 v H mehr. Das Anwachsen der abgerechneten Beträge ist durch die fortschreitende Geldentwertung und Steigerung der Löhne und Preise begründet. Im ersten Halbjahr unterlagen die Abrechnungsbeträge entsprechend der Neigung des Markkurses zu einer festen Gestaltung keinen größeren Schwankungen. Im zweiten Halbjahr, in dem sich der Kurs der Reichsmark wesentlich verschlechterte, setzte in Verbindung hiermit auch eine sprunghafte Steigerung des Abrechnungsverkehrs ein, die im Monat November ihren Höhepunkt erreichte. Der Abrechnungsverkehr wurde also durch die vernichtende Entwicklung des Markkurses weitgehend beeinflußt. Eine im wesentlichen auf solchen Einflüssen beruhende Zunahme des Abrechnungsverkehrs legt nicht von einer Gesundung des deutschen Wirtschaftslebens Zeugnis ab, sondern deutet auf Erscheinungen fortschreitender Zersetzung hin, die sich mit der schwindenden Kaufkraft unserer Mark vollzieht. Die Verschlechterung des Markkurses, die im Zusammenhang mit den auf Grund des Londoner Ultimatums vom 11. Mai 1921 aufgenommenen Devisenzahlungen an die Entente in der letzten Jahreshälfte einsetzte, führte neben der sonst im Herbst üblichen Geschäftsbelebung (Ernte, Weihnachts- und Winterbedarf) zu einem zum Teil panikartig anschwellenden außerordentlichen Eindeckungsbedürfnis im Warenverkehr, was sich im Abrechnungsverkehr in der Zunahme der Einlieferung von Schecken ausprägte. Aus den gleichen Ursachen hob sich im zweiten Halbjahr das Börsengeschäft sprunghaft und nahm bei den Wertpapieren einen so fieberhaften Charakter an, daß zeitweise die sich überstürzenden Börsenaufträge kaum bewältigt werden konnten. Neben den Wertpapieren schuf der Devisenhandel ungeheure Umsätze, einmal infolge des hohen Devisenbedarfs des Reichs für Reparationszwecke sowie infolge der anhaltenden Passivität unseres Außenhandels, sodann aber auch im Zusammenhang mit auf Gewinn abzielenden Auswüchsen des Devisenbegehrs. Die Abrechnungsumsätze erhöhten sich wesentlich durch die Zunahme an Reichsschatzanweisungen von 115 Milliarden Mark im Durchschnitt des Jahres 1920 auf 189 Milliarden Mark im Durchschnitt des Jahres 1921, obwohl diese Papiere nur in den Verkehr eines Teiles der Abrechnungsstellen einbezogen wurden.

Von starkem Einfluß auf die Gestaltung des Abrechnungsverkehrs war wieder die sich in den Umsätzen der Postscheckämter in den Abrechnungsstellen ausdrückende erhebliche Zunahme des Postscheckverkehrs, der von vornherein auf den Klein- und Massenverkehr zugeschnitten eine außerordentliche Werbekraft entfaltet und noch nicht seinen natürlichen Beharrungszustand erreicht hat. Die Zahl der Postscheckkunden bei den deutschen Postscheckämtern stieg von 622 343 Ende 1920 auf 759 830 Ende 1921 und die Höhe der Jahresumsätze von 684 auf 1 193 Milliarden Mark oder 74,5 v H. In Magdeburg und Dortmund wurden neue Postscheckämter eingerichtet.

Im Jahre 1921 wurde in Würzburg eine Abrechnungsstelle eröffnet, so daß am Jahresschluß 37 Abrechnungsstellen in Tätigkeit waren. Die Zahl der Teilnehmer erhöhte sich von 464 Ende 1920 um 54 auf 518 Ende 1921.

Der Abrechnungsverkehr würde ohne Zweifel noch höhere Ziffern erreicht haben, wenn Handel und Verkehr nicht einer Reihe von Störungen ausgesetzt gewesen wären. Neben gelegentlichen Streiks tat ihm der durch Kohlenmangel verursachte vorübergehende Ausfall von Eisenbahnzügen Abbruch, durch den die Postverhältnisse, z. B. in dem ohnehin unter wirtschaftlichen Schwierigkeiten leidenden

[1] Wegen des Verkehrs im Jahre 1920 vgl. Archiv 1922, S. 130.

Königsberg (Pr.), beeinträchtigt wurden. Infolge des späten Eintreffens der zweiten Post wurden verschiedenen Abrechnungsstellen viele ihr sonst zufließende Abrechnungspapiere entzogen, denn um Schecke, namentlich solche über hohe Beträge, nicht bis zum nächsten Tage liegenzulassen, waren die Abrechnungsteilnehmer genötigt, sie noch am gleichen Tage bei der bezogenen Bank unmittelbar einzuziehen. Ein weiterer Ausfall an Abrechnungsgegenständen trat dadurch ein, daß die infolge von Arbeitsüberlastung bei den Banken nicht rechtzeitig fertigzustellenden Rechnungen über Wertpapiere unmittelbar von Bank zu Bank beglichen werden mußten. Hauptsächlich handelte es sich um aus dem Schatzanweisungsgeschäft herrührende große Beträge, über die in der Regel erst nach Ablauf der letzten Einlieferungsfrist zur Abrechnung von den Banken verfügt werden konnte.

In der Zusammensetzung der Abrechnungspapiere ist gegenüber dem Vorjahr keine Änderung eingetreten. Der Wechsel spielte infolge des immer noch verhältnismäßig geringen Kreditbedarfs im allgemeinen wieder eine bescheidene Rolle. Bei den in die Abrechnung eingelieferten Zinsscheinen machte sich infolge des Ankaufs erheblicher Beträge von Kriegsanleihe durch die Reichsanleihe-A. G. an manchen Plätzen ein Rückgang bemerkbar. Eine Zunahme wiesen dagegen vielfach die Wertpapiere und die Schecke, unter letzteren namentlich die Postschecke, auf.

Die Gesamteinlieferungen der Abrechnungsstellen beliefen sich:

1921	auf	**27** 357 000	Stück	über	**1 072**,118	Milliarden	Mark,
1920	»	**22** 464 000	»	»	**695**,776	»	»
1919	»	**16** 661 000	»	»	**182**,677	»	»
1918	»	**11** 869 000	»	»	**119**,310	»	»
1917	»	**11** 082 000	»	»	**93**,186	»	»
1916	»	**9** 858 000	»	»	**67**,515	»	»
1915	»	**9** 997 000	»	»	**58**,106	»	»
1914	»	**13** 703 000	»	»	**66**,645	»	»
1913	»	**15** 590 000	»	»	**73**,634	»	»
1912	»	**14** 943 000	»	»	**72**,544	»	»
1911	»	**13** 471 000	»	»	**63**,015	»	» .

An dem Umsatz waren die Postscheckämter beteiligt (1921 und 1920 die Postscheckämter des Deutschen Reichs, 1911 bis 1919 die Postscheckämter des früheren Reichspostgebiets), und zwar:

1921	mit	**1** 624 310	Schecken	über	**117**,966	Milliarden	Mark,
1920	»	**1** 383 000	»	»	**65**,326	»	»
1919	»	825 000	»	»	**20**,278	»	»
1918	»	684 000	»	»	**13**,876	»	»
1917	»	685 000	»	»	**11**,173	»	»
1916	»	625 000	»	»	**6**,931	»	»
1915	»	568 000	»	»	**5**,726	»	»
1914	»	558 000	»	»	**4**,835	»	»
1913	»	536 000	»	»	**4**,671	»	»
1912	»	405 000	»	»	**4**,025	»	» .

Die Umsätze der Postscheckämter wiesen demnach 1921 gegen 1920 eine Zunahme von 52,640 Milliarden Mark auf.

Der Verkehr der einzelnen Postscheckämter in den Abrechnungsstellen geht aus der nachstehenden Übersicht hervor.

Postscheckamt	Einlieferungen der Postscheckämter in die Abrechnungsstellen		Einlieferungen der Mitglieder der Abrechnungsstellen	
	Bankschecke	Millionen Mark	Postschecke	Millionen Mark
Berlin	98 580	44 171	626 690	47 761
Breslau	1 640	77	107 990	2 298
Dortmund[1]	620	10	230	5
Dresden	9 480	129	10 880	527
Erfurt	3 100	18	10 430	191
Essen	1 440	35	2 470	260
Frankfurt (Main)	8 430	210	82 950	1 854
Hamburg	430	71	123 350	5 009
Hannover	2 810	265	16 100	608
Karlsruhe (Baden)	5 070	49	43 640	718
Köln	9 900	1 062	45 600	1 916
Königsberg (Pr.)	1 860	69	10 020	279
Leipzig	10 000	502	123 310	2 953
Ludwigshafen (Rhein)	1 530	206	13 060	468
Magdeburg[1]	3 910	63	2 940	183
München	10 500	724	111 570	1 453
Nürnberg	4 130	683	69 200	1 715
Stettin	580	16	12 860	434
Stuttgart	410	36	36 600	934

Im Durchschnitt hat 1921 eine Einlieferung in die Abrechnungsstelle 39 189 ℳ gegen 30 972 ℳ im Jahre 1920 und 10 964 ℳ im Jahre 1919 betragen.

Der Ausgleich durch gegenseitige Verrechnung verbesserte sich 1921 gegen 1920 um 8,8 Punkte. Von den Gesamteinlieferungen von 1 072,118 Milliarden Mark wurden 332,292 Milliarden Mark dem Reichsbankkonto gutgeschrieben, so daß die Ausgleichwirkung 739,826 Milliarden Mark oder 69 v H betrug. Die wesentlichste Ursache ist die Einbeziehung der Schatzanweisungen mit ihren gewaltigen Beträgen in den Abrechnungsverkehr, denen gleich hohe Gegenposten an anderen Abrechnungspapieren nicht gegenübergestellt werden konnten.

Das Verhältnis der Barzahlungen zu den Umsätzen im Überweisungs- und Abrechnungsverkehr nahm von 2,0 v H auf 2,2 v H zu. Die Barumsätze der Reichsbank sind um 72 v H, die Beträge des Überweisungs- und Abrechnungsver-

[1] Das Postscheckamt in Dortmund besteht seit dem 1. Oktober 1921, das Postscheckamt in Magdeburg seit dem 22. April 1921.

kehrs um 63 v H gestiegen. Wegen der Umsätze in den einzelnen Jahren siehe die nachstehende Übersicht.

	1891	1901	1913	1918	1920	1921
	Millionen Mark					
Von Reichsbankkunden						
bar eingezahlt	8 369	12 012	19 799	35 960	102 996	159 386
bar abgehoben	13 179	16 113	22 419	37 732	117 365	219 202
Barzahlungen im ganzen	**21 548**	**28 125**	**42 218**	**73 692**	**220 361**	**378 588**
Gesamtumsätze im Überweisungsverkehr	81 013	167 129	379 157	2 676 121	10 698 652	16 712 652
Ausgleichbeträge der Abrechnungsstellen [1]	13 339	22 671	56 945	62 126	418 818	739 827
Umsätze im Überweisungsverkehr und Ausgleichbeträge der Abrechnungsstellen	**94 352**	**189 800**	**436 102**	**2 738 247**	**11 117 470**	**17 452 479**
Verhältnis der Barzahlungen zu den Umsätzen im Überweisungsverkehr und den Ausgleichbeträgen der Abrechnungsstellen v H	22,8	14,8	9,7	2,7	2,0	2,2

Das im April 1920 in Anlehnung an die Berliner Abrechnungsstelle geschaffene Eilavisverfahren hat sich 1921 günstig entwickelt. In diesem Verkehr sind 394,5 Milliarden Mark in 1 063 000 Posten abgewickelt worden.

Zur Haftpflicht der Reichsbeamten gegenüber dem Reich innerhalb Preußens.

Von Ministerialrat Dr. Neugebauer in Berlin (Reichspostministerium).

Über die Pflicht der Reichsbeamten, dem Reich Ersatz für Schäden durch Amtspflichtverletzungen zu leisten, trifft das jetzt geltende Reichsbeamtenrecht keine einheitliche Reglung. Vielmehr verweist es auf die entsprechenden Bestimmungen der Landesgesetze des Wohnorts der Beamten über die Ersatzpflicht der Staatsbeamten gegenüber dem Staate. Für Reichsbeamte mit dem Wohnort in Preußen gilt daher das preußische Beamtenrecht. Hier wurde bisher entsprechend einer lange geübten Rechtsprechung des Reichsgerichts angenommen, daß innerhalb Preußens drei verschiedene Rechtsgebiete zu unterscheiden seien: das eine große Rechtsgebiet, in dem das Allgemeine Landrecht (§§ 88 bis 91, Teil II, Titel 10) veröffentlicht war, das zweite, in dem gemeines Recht galt, und das dritte, in dem besondere landesrechtliche Bestimmungen fehlten, mithin die Entscheidung aus allgemeinen Grundsätzen des Beamtenrechts zu finden war. Die

[1] Von den Einlieferungen in die Abrechnungsstellen ist nur der durch die Gegenlieferungen beglichene Betrag aufgeführt, da der nichtbeglichene Betrag in den Umsätzen des Überweisungsverkehrs enthalten ist.

Dreiteilung beruhte darauf, daß das Reichsgericht in verschiedenen Entscheidungen den Standpunkt festhielt, daß in den früher französischrechtlichen Teilen der Rheinprovinz — von den gemeinrechtlichen Teilen Preußens abgesehen — die §§ 88 bis 91, II, 10, ALR. nicht veröffentlicht waren und deshalb dort keine Geltung haben sollten.

Die praktische und für den Reichsbeamten fühlbare Folge dieser Zerlegung Preußens in drei verschiedene Haftpflichtgebiete bestand darin, daß die Beamten nur im erstgenannten Gebiet der Geltung des ALR. II, 10, §§ 88 bis 91 der Vorteile der Reglung des § 91 ALR. II, 10 teilhaftig waren, wonach sie nur dann haften, wenn »kein anderes gesetzmäßiges Mittel« zur Abwendung der nachteiligen Folgen ihres Versehens »mehr übrig war«. Wenn z. B. ein Paket einem Unberechtigten ausgehändigt wird und die Post dem Absender Ersatz leisten muß, kann sie im Geltungsbereich des ALR. von dem für die unrichtige Aushändigung verantwortlichen Beamten Erstattung des Ersatzbetrags erst verlangen, wenn sie selbst alle gesetzlichen Mittel erschöpft hat, um des Pakets oder seines Inhalts habhaft zu werden oder von dem unrechtmäßigen Empfänger den aufgewendeten Ersatzbetrag erstattet zu erhalten. In diesem Sinne kann die Haftung des Beamten in jenem Rechtsgebiet als eine »subsidiäre« bezeichnet werden[1]). Die Anwendung jener Mittel vor Haftbarmachung des Reichsbeamten kommt jedoch nur insoweit in Frage, als sie im einzelnen Fall Erfolg verspricht, was z. B. dann nicht zutrifft, wenn in jenem Beispiel der unrichtigen Aushändigung eines Pakets der unrechtmäßige Empfänger vermögenslos oder im Ausland ist. Der schuldige Beamte muß sich bei Geltendmachung der »Subsidiarität« seiner Haftung darüber im klaren sein, daß die Anwendung jener »gesetzlichen Mittel« — insbesondere Klageerhebung gegen Dritte — in der Regel auf seine Gefahr geht. Die Kosten für erfolglos erhobene Klagen dieser Art vergrößern seine Ersatzschuld.

Diese im Einzelfall für den Reichsbeamten unzweifelhaft günstige Rechtslage auf Grund des preußischen ALR. wurde bisher nur in dem Teile Preußens als zu Recht bestehend anerkannt, in dem das ALR. veröffentlicht war. Das waren die im Archiv f. P. u. T. 1911, S. 135 aufgezählten Teile Preußens. Im übrigen Teile Preußens konnten sich die Reichsbeamten auf diese Subsidiarität der Haftung nicht berufen, die Verwaltung konnte den Beamten ohne weiteres für den Ersatzbetrag haftbar machen. Hier ist seit 1919 eine Wendung zugunsten der Beamten eingetreten. Der III. Zivilsenat des Reichsgerichts hat in einem Rechtsstreit über die Haftung eines preußischen Zollbeamten in dem Urteil vom 13. Mai 1919 — III 545, 18 RGZ. 95, S. 344 — seine frühere Ansicht, daß die §§ 88 bis 91 ALR. II, 10 nur in einem Teile Preußens Geltung hätten, aufgegeben und folgendes ausgeführt:

> »Eine Ersatzpflicht des Klägers (Zollbeamten) besteht auch bei nur geringem Verschulden, mag man die Haftpflicht des Beamten gegenüber dem Staat in der Rheinprovinz nach den — sinngemäß anzuwendenden — Grundsätzen des Bürgerlichen Gesetzbuchs, nach französischem Recht oder nach den Bestimmungen der §§ 88 ff. ALR. II, 10 beurteilen. Letztere erachtet der erkennende Senat auf Grund der Anschauung, daß im Einheitsstaat das Verhältnis des Staatsbeamten zum Staate, von ganz besonderen Ausnahmefällen und Sonderbestimmungen abgesehen, nur einheitlich geregelt sein kann, und daß eine Verschieden-

[1]) Mit dieser »Subsidiarität« ist nicht zu verwechseln die Art der Haftung mehrerer für denselben Schaden verantwortlicher Beamten. Diese haften als sogenannte Gesamtschuldner, d. h. die Verwaltung kann jeden einzelnen für den gesamten Schaden verantwortlich machen, aber nur einmal den Ersatz des Schadens erhalten. Keiner dieser als Gesamtschuldner haftenden Beamten kann einwenden, die Verwaltung müsse zunächst den oder die anderen mithaftenden Beamten wegen des § 91 ALR. II, 10 zum Ersatz heranziehen.

heit dieses Verhältnisses im Einheitsstaat je nach dem Orte der Anstellung des Beamten oder gar ein Wechsel dieses Verhältnisses mit dem Wechsel des Amtssitzes für ausgeschlossen angesehen werden muß, in Abweichung von seiner früher in RGZ. Bd. 63, S. 431 ausgesprochenen Auffassung auch in der Rheinprovinz für anwendbar«.

Nach diesem Urteil würde jedenfalls in den im Archiv 1911, S. 137, 138 unter bb genannten preußischen Landesteilen fortan die Haftpflicht von Reichsbeamten nach dem Allgemeinen Landrecht zu beurteilen sein: es sind dies das ganze Gebiet der Rheinprovinz westlich des Rheines, die Kreise Barmen, Düsseldorf, Elberfeld, Gummersbach, Lennep, Mettmann, Mühlheim, Remscheid, Siegburg, Solingen, Waldbröl und Wipperfürth, und der rechtsrheinische Teil des Landkreises Köln. In Frage kommt weiter, ob auf Grund des erwähnten Urteils vom 13. Mai 1919 die §§ 88 bis 91 ALR. II, 10 fortan auch in den im Archiv 1911, S. 137 unter aa genannten gemeinrechtlichen Teilen Preußens gelten. Es handelt sich um die Teile Neuvorpommern, Rügen, ostrheinischer Teil des Regierungsbezirks Coblenz (Kreise Wetzlar, Neuwied, Altenkirchen) sowie den östlich des Rheines gelegenen Teil des Landkreises Coblenz. Nach den Ausführungen des Reichsgerichts ist die Frage zu bejahen. Auch in diesen Gegenden werden künftig die §§ 88 ff. ALR. II, 10 auf die Haftung der Reichsbeamten gegenüber dem Reich anzuwenden sein. Denn die Gründe, aus denen das Reichsgericht in der Rheinprovinz die Geltung jener Vorschriften des ALR. angenommen hat, treffen für diese gemeinrechtlichen Gebietsteile in gleichem Maße zu. Daß im übrigen die Haftpflicht der Reichsbeamten gegenüber dem Reiche nach den einzelnen Ländern Deutschlands verschieden sein kann, obwohl dem Reiche der Charakter eines Einheitsstaats in dem in RGZ. Bd. 95, S. 344 gebrauchten Sinne nicht wird versagt werden können, beruht auf der positiven Sondervorschrift des § 19 RBG., die auf eine einheitliche Reglung dieser Frage verzichtet und auf die jeweiligen landesrechtlichen Vorschriften verweist, die inhaltlich voneinander abweichen können und abweichen. Auf diese Möglichkeit weist das Urteil RGZ. 95, S. 344 selbst hin.

Für die Haftpflicht von Reichsbeamten gegenüber dem Reich in Waldeck gelten entgegen dem früheren Rechtszustand (vgl. Archiv 1911, S. 139) seit dem 1. April 1922 wie in Hannover die Vorschriften des preußischen Allgemeinen Landrechts (vgl. die Verordnung über die Einführung preußischer Gesetze im Gebietsteil Pyrmont vom 31. März 1922, Art. 1 — preuß. Gesetzs. S. 70).

Kleine Mitteilungen.

Bewußt unberechtigtes Herbeiführen der Zurruhesetzung durch einen von einem Unfall betroffenen Beamten.

Der Lokomotivführer A. in B. ist mit der gewöhnlichen Pension in den Ruhestand versetzt worden. Er forderte im Klagewege statt des ihm gewährten regelmäßigen Ruhegehalts das Ruhegehalt nach dem Beamtenunfallfürsorgegesetz, weil seine Dienstunfähigkeit auf einen Unfall im Betrieb vom 29. September 1914 zurückzuführen sei, bei dem er den linken Oberarm gebrochen hatte. Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen, weil ein ursächlicher Zusammenhang zwischen jenem Betriebsunfall und der bei der Pensionierung des Klägers

angenommenen Dienstunfähigkeit nicht bestehe. Der Kläger hat die Revision eingelegt mit dem Antrag, seiner Klage stattzugeben. Der Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Das Reichsgericht, III. Zivilsenat, hat auf die mündliche Verhandlung vom 4. November 1921 die Revision mit folgender Begründung zurückgewiesen (RG. III, 4. November 1921, 321/21).

Die Revision rügt, daß der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Betriebsunfall des Klägers und seiner Dienstunfähigkeit zu Unrecht verneint worden sei. Andere Ursachen der Dienstunfähigkeit, welche durch die Entscheidung der Verwaltungsbehörde auch für das Gericht bindend festgestellt seien, kämen nicht in Frage, als die Versteifung des linken Armes, die als Folge des Armbruchs zurückgeblieben sei, und nervöse Störungen, die gleichfalls auf den Unfall zurückzuführen seien.

Die Rüge ist nicht begründet. Hinsichtlich der Versteifung des Armes stellen die Vorentscheidungen auf Grund ärztlicher Gutachten fest, daß sie so unerheblich ist, daß sie als Ursache der Dienstunfähigkeit nicht in Betracht komme. Auch das Vorhandensein erheblicher nervöser Beschwerden verneinen die Vorentscheidungen. Das Landgericht stellt vielmehr fest — und auf dieser Feststellung beruht auch das Berufungsurteil —, daß zwischen dem Unfall und der Dienstunfähigkeit des Klägers nur insofern ein Zusammenhang bestehe, als der Unfall den Kläger veranlaßt habe, auf seine Versetzung in den Ruhestand hinzuwirken, indem er sich Aussicht machte, die Unfallrente zu erlangen, und daß er es daher am guten Willen zur Arbeit habe fehlen lassen. Dies habe schließlich seine Pensionierung herbeigeführt. Die infolge seines schlechten Willens zur Arbeit eingetretenen Reibungen mit seiner vorgesetzten Behörde mögen vielleicht auch nervöse Beschwerden psychischer Art — objektiv nachweisbare Anzeichen eines Nervenleidens waren nicht vorhanden — herbeigeführt haben; auch diese aber könnten nicht als Folgen des Unfalls im Rechtssinn angesehen werden.

Diese Begründung rechtfertigt die angegriffene Entscheidung. Allerdings war nach den Feststellungen des Landgerichts der von dem Kläger erlittene Betriebsunfall eine Bedingung für die bei seiner Pensionierung angenommene Dienstunfähigkeit. Denn ohne den Unfall wäre der Kläger voraussichtlich nicht auf den Gedanken gekommen, seine Pensionierung anzustreben; er hätte sich alsdann auch nicht, wie er jetzt schon getan hat, der verhältnismäßig unbedeutenden Unfallfolgen als eines Mittels zur Erreichung dieses Zieles bedienen können. Aber hiermit ist ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Unfall und Dienstunfähigkeit nur im Sinne des natürlichen, erkenntnis-theoretischen Kausalbegriffs, nicht auch im Rechtssinn gegeben.

Die Pflicht des Beamten fordert, daß er die Folgen eines Unfalls nach Kräften zu überwinden bemüht ist. Er muß, wenn er infolge des Unfalls nicht mehr in der Lage ist, seine bisherige dienstliche Tätigkeit weiter auszuüben, auch eine andere, seinen Fähigkeiten und seiner nunmehrigen Arbeitsfähigkeit entsprechende dienstliche Stellung gleichen Ranges übernehmen und an die neue Aufgabe mit der Willigkeit und dem Eifer herantreten, die ihm sein Amt zur Pflicht macht. Das Unfallfürsorgegesetz geht hiervon und weiter davon aus, daß die von einem Unfall betrof-

jenen Beamten regelmäßig dieser Pflicht gemäß handeln. Das Gesetz ist nicht geschaffen, um Beamten, welche im Betrieb einen verhältnismäßig geringfügigen Unfall erlitten haben, die Gelegenheit zu geben, die Zurruhesetzung unter Bewilligung der Unfallpension durchzusetzen, um dann je nach Neigung als Rentner zu leben oder anderweitem Erwerb nachzugehen. Der Beamte, der so verfährt, der trotz tatsächlich ihm verbliebener Dienstfähigkeit es darauf anlegt, vorsätzlich durch pflichtwidriges Verhalten, insbesondere durch das Fehlenlassen des von ihm geschuldeten guten Willens zur Arbeit, seine Pensionierung herbeizuführen, schafft damit entscheidende wesentliche Ursache der bei seiner Pensionierung angenommenen Dienstunfähigkeit. Nur durch das Hinzutreten dieser, nach dem regelmäßigen Laufe der Dinge nicht in Betracht zu ziehenden Tatsache führt so der Unfall zur Dienstunfähigkeit. Damit scheidet der Unfall als Ursache der Dienstunfähigkeit im Rechtssinn aus. Die in dem Urteil des VI. Zivilsenats vom 14. Oktober 1918 (RGZ. Bd. 94, S. 32) offengelassene Frage, ob ein bewußt unberechtigtes Herbeiführen der Zurruhesetzung seitens des von dem Unfall betroffenen Beamten als inadäquate Ursache anzusehen ist, ist also zu bejahen.

Dies gilt auch dann, wenn im Verlauf und infolge eines solchen pflichtwidrigen Verhaltens des Beamten sich — wie dies die Vorentscheidungen hier als möglich unterstellen — nervöse Beschwerden bei ihm herausstellen. Als Ursache der Dienstunfähigkeit im Rechtssinn, als adäquate Ursache kommt auch in solchem Falle nur das eigene schuldhafte Verhalten des Beamten, nicht der Betriebsunfall in Betracht.

Schriftwerke.

Die Transformatoren. Von Dr. techn. Milan Vidmar, ordentl. Professor der Universität Ljubljana, Direktor der Maschinenfabriken und Gießereien A. G. daselbst. Mit 297 Textabbildungen. 702 Seiten. Preis 110 ℳ, geb. 120 ℳ. Berlin, Verlag von Julius Springer 1921.

Wenn der Wechselstrom im Starkstrombetrieb eine überragende Bedeutung vor dem Gleichstrom erlangt hat, so verdankt er es zum großen Teile dem Transformator. Kraftübertragung auf große Entfernungen ist nur mit Hochspannung und Umformung möglich; auch in kleinen Netzen für Stromversorgung und im ganzen Bereich des Schwachstroms ist der Transformator der Helfer des Wechselstroms und findet die mannigfachste Verwendung.

Das vorliegende Buch ist das Ergebnis der ergiebigen Erfahrungen einer langjährigen Tätigkeit des Verfassers als Leiter und Konstrukteur eines bedeutenden Fabrikunternehmens und als Universitätslehrer. Es fesselt den Leser in seiner gedankenreichen Fülle, in der anregenden, wenn auch manchmal etwas breiten Darstellung der immer vom eigensten, persönlichen Standpunkt erschauten Zusammenhänge, in der streng wissenschaftlichen, von der befruchtenden Wechselwirkung zwischen Lehre und Aus-

führung beeinflußten Durchführung, in der gründlichen Behandlung aller Einzelheiten des Transformatorenbaues, die stets auf die Forderungen der mechanischen und elektrischen Güte und der Preiswürdigkeit zurückgreift. In den ersten vier Abschnitten wird in eingehender Zergliederung des Transformators in seine Teile — Eisenkern, Wicklung und Gestell — mit der anschließenden, so umfassend hier wohl zum ersten Male durchgearbeiteten Erwärmungstheorie eine treffliche Aufklärung über die baulichen Erfordernisse, die inneren Vorgänge, die elektrischen und magnetischen Eigentümlichkeiten gegeben. Die folgenden Abschnitte behandeln den praktischen Aufbau, die Herstellungskosten im Verhältnis zum Wirkungsgrad und zu den Abmessungen, die einzelnen Formen (Kleintransformator, Trocken-, Öl- und Großtransformator), ferner die Parallelschaltung von Transformatoren, das Transformieren der Phasenzahl und die vorkommenden Messungen. Wie ersichtlich, beschränkt sich das Werk auf den Transformator im Starkstrombetrieb. Bei der gründlichen Darlegung der Gesetze der Arbeitsweise ist es jedoch auch dem Lehrer und Praktiker auf dem Gebiet des Schwachstroms von großem Nutzen; es ist als eine wesentliche Bereicherung des Büchermarktes anzusehen.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

ERR

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY
DEC 13 1922

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 11 Berlin, November 1922

Inhalt: Die neuzeitliche Entwicklung der drahtlosen Telegraphie und Telephonie in Deutschland, S. 345. — Der Erlaß über Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse im Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, S. 367. — Druckfehlerberichtigung, S. 392.

Die neuzeitliche Entwicklung der drahtlosen Telegraphie und Telephonie in Deutschland.

Von Postrat H. Thurn in Berlin.

Die deutsche Funktelegraphie befand sich bei Kriegsende auf einer anerkanntermaßen hohen Entwicklungsstufe. Sie arbeitete allerdings ausschließlich für militärische Zwecke; auch die Großfunkstellen Nauen und Eilvese standen während des Krieges unter rein militärischer Leitung und dienten in den letzten Kriegsjahren in der Hauptsache einem einseitigen Aufklärungs- und Werbeverkehr; nur in vereinzelten Fällen wurde ein Wechselverkehr mit anderen Großfunkstellen der Verbündeten aufgenommen. Die in Festungen und bei der Obersten Heeresleitung errichteten Funkstellen unterhielten entsprechend den damaligen technischen Möglichkeiten und militärischen Anforderungen untereinander und mit benachbarten Funkstellen der Verbündeten einen kürzeren Gelegenheitsverkehr, der in den günstigsten Stunden abgewickelt wurde. Diese Verkehrsverbindungen waren für Wirtschaftszwecke nicht geeignet, da ihre ganze Organisation nicht den Verkehrsnotwendigkeiten angepaßt war. Ein wirtschaftlicher Telegrammverkehr ist nur dann durchführbar, wenn die Nachrichtenmittel für einen leistungsfähigen Dauerverkehr eingerichtet sind und so liegen, daß sie in engste Verbindung mit dem allgemeinen Telegraphennetz gebracht werden können. Nachrichtenmittel lohnen sich nur da, wo genügend Verkehr vorhanden ist, genau wie man einen Hafen nur da anlegen wird, wo die nötigen Absatz- und Beförderungsmöglichkeiten vorhanden sind. Die Lage der Militärfunkstellen im Innern des Reichs war nach militärischen Gesichtspunkten ausgewählt und paßte sich daher nur sehr unvollkommen den Anforderungen des öffentlichen Schnellverkehrs an; diese Funkstellen lagen nicht selten in Kasernen und auf Truppenübungsplätzen, also teilweise außerhalb bewohnter Orte, und auch sonst im allgemeinen räumlich weit von Telegraphenanstalten, die sich nach Größe und Lage für die Vermittlung des Verkehrs mit dem Drahtnetz eigneten, entfernt. Es kam hinzu, daß sie zumeist auch nach ihren technischen Einrichtungen für eine wirtschaftliche Verwendung ungeeignet waren. Ihren bisherigen militärischen Zwecken entsprechend waren sie nämlich für kurzzeitigen militärischen Betrieb, der viele Pausen aufwies, gebaut und besaßen meist tönende, gedämpfte Sender. Ein ausgedehnter allgemeiner öffentlicher Verkehr verlangt im Gegensatz hierzu Einrichtungen, die im Dauerbetrieb arbeiten können und ein gleichzeitiges Nebeneinanderarbeiten zahlreicher Funkstellen gestatten; d. h. die Funkstellen müssen der Störungsfreiheit wegen ungedämpfte

Sender besitzen. Aus diesem Grunde mußte sich die Reichs-Telegraphenverwaltung gegenüber den bei der Demobilmachung geäußerten Wünschen der militärischen Funkbesatzungen, das Netz der militärischen Heimatfunkstellen in den öffentlichen Telegraphendienst einzustellen, ablehnend verhalten.

Hiermit soll aber nicht gesagt sein, daß die Reichs-Telegraphenverwaltung nicht das genügende Verständnis für die Funktelegraphie besessen habe; gerade das Gegenteil war der Fall; wir sehen, wie hier sofort nach Kriegsende eine rege Arbeit einsetzte, die darauf hinzielte, die Funktelegraphie der Allgemeinheit zugänglich zu machen und in einer der schwierigen Finanzlage des Reichs entsprechenden wirtschaftlichen Form ein Verkehrsmittel zu schaffen, das im Vergleich zu anderen Nachrichtenmitteln wettbewerbsfähig war.

Bereits kurz nach Abschluß des Waffenstillstandes hatte das Reichspostministerium der Reichsregierung eine Denkschrift[1]) über die zukünftige Ausgestaltung des deutschen Funkwesens vorgelegt und einen Plan zu einer großzügigen Friedensneuorganisation aufgestellt. Zunächst mußten die Küstenfunkstellen, die bereits vor dem Krieg im Besitz der Reichs-Telegraphenverwaltung gewesen und während des Krieges vorübergehend militärischen Zwecken nutzbar gemacht worden waren, wieder in den öffentlichen Dienst gestellt werden; sodann mußten die Funkverbindungen mit dem transatlantischen Ausland wieder angeknüpft und auch die drahtlosen Verbindungen mit europäischen Ländern, soweit es in Ergänzung der bestehenden Drahtverbindungen nötig oder erwünscht war, ausgebaut werden. Weiterhin sollte ein ausgedehntes Funknetz für den allgemeinen öffentlichen Verkehr im Inland geschaffen werden, das im wesentlichen aus zwei getrennt arbeitenden Teilen, dem »Funkverkehrsnetz« und dem »Funkempfangsnetz«, bestehen sollte.

A. Übersee-Funkverkehr.

Die dringendste Aufgabe war die Verbesserung des telegraphischen Überseeverkehrs[2]). Die Wiederaufnahme des deutschen Außenhandels war durch die völkerrechtswidrige Fortnahme der deutschen Seekabel außerordentlich erschwert. Die deutschen Auslandstelegramme nach Übersee mußten fast ohne Ausnahme erst nach London gehen oder Linien englischer Kabelgesellschaften oder anderer dem Einfluß der Ententemächte unterstehenden Unternehmungen durchlaufen. Neben unvermeidlichen Verzögerungen bedeutete dieses Verfahren eine dauernde Zensur des deutschen Telegrammverkehrs und eine unerträgliche Handelsspionage, auch zum Schaden aller mit Deutschland im Geschäftsverkehr stehenden Länder. Dem deutschen Handel, namentlich mit Nord- und Südamerika, der sichere und schnellste Beförderung erfordert, wenn er im Wettbewerb mit dem Handel fremder Länder überhaupt bestehen soll, wird dadurch ein nicht übersehbarer Schaden zugefügt. Es war daher für Deutschland von größter Wichtigkeit, einen möglichst ausgedehnten Ausbau der drahtlosen Verbindungen mit außereuropäischen Ländern anzustreben.

Nachdem im Juli 1919 die Amerikaner ihre Regierungsfunkstelle New Brunswick und Anfang März 1920 Annapolis zum Verkehr mit Nauen[3]),

---

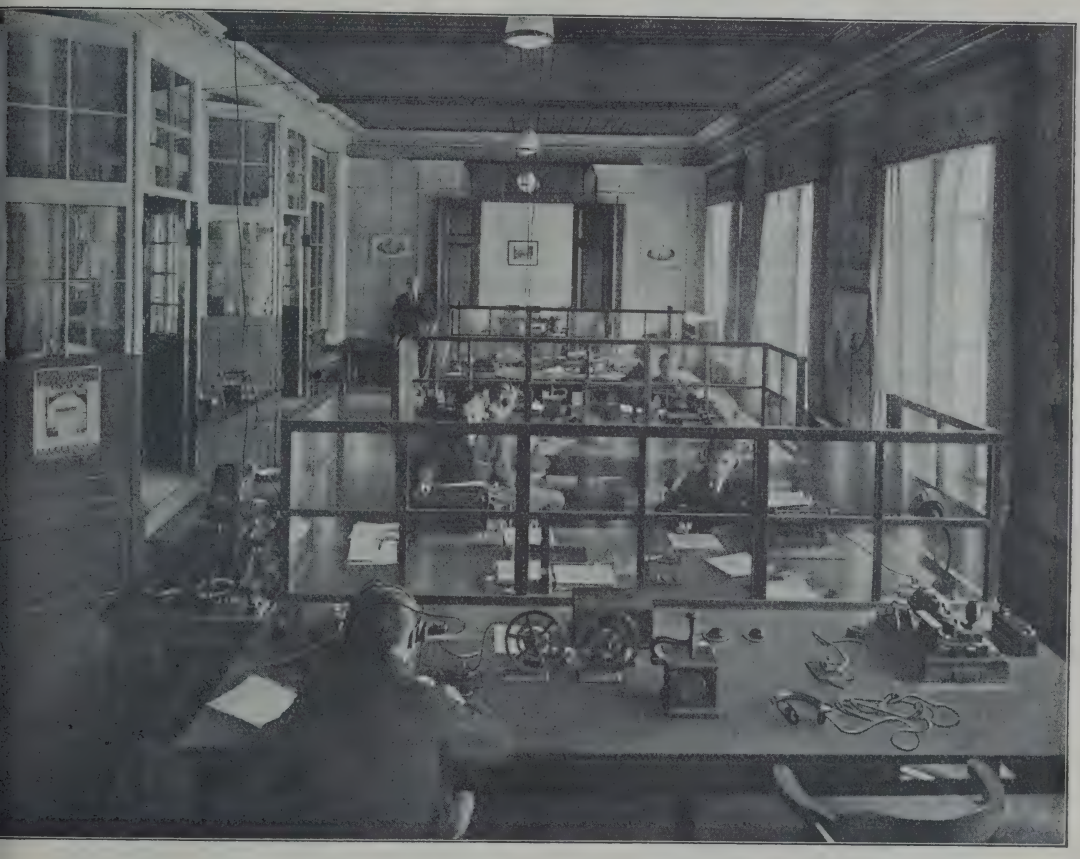
[1]) Gemäß der Verordnung der Reichsregierung ist das Reichspostministerium Zentralbehörde für das gesamte deutsche Funkwesen. Der funktelegraphische Nachrichtendienst ist nur ein Teil des allgemeinen telegraphischen Nachrichtendienstes, dessen Ausübung nach Artikel 88 der Reichsverfassung Sache des Reichs ist.

[2]) Vgl. den Aufsatz des Verfassers »Die telegraphischen Verbindungen Deutschlands mit Übersee« in ETZ von 1922, Heft 26.

[3]) Vgl. den Aufsatz des Verfassers »Die Großfunkstelle Nauen« im Archiv 1921, S. 253 ff.

wenn auch nur im beschränkten Maße zur Verfügung gestellt hatten, konnte im August 1920 die der Radio Corporation of America gehörige Großfunkstelle Marion als Gegenfunkstelle für Nauen in den Dienst gestellt werden. In dem Vertrag mit dieser Gesellschaft ist auch die Vermittlung eines Durchgangsverkehrs berücksichtigt. Besonders ist ein Funkverkehr mit Südamerika vorgesehen und damit die von unserem Handel bisher so schmerzlich vermißte Mög-

Abb. 1.



Amerikasaal der Transradio-Betriebszentrale Berlin.

lichkeit eines von der Ententeüberwachung unabhängigen Verkehrs mit diesem wichtigen Absatzgebiet sichergestellt. In Mexiko befindet sich eine Funkstelle des Telefunkensystems, die in der Lage ist, zu günstigen Zeiten von Nauen unmittelbar zu empfangen und die dieses außerdem jederzeit über eine der nordamerikanischen Stationen erreichen kann. Ebenso ist die bereits vor dem Krieg erbaute Funkstelle (System Telefunken) Cartagena in Columbien, deren baldige Vergrößerung beabsichtigt ist, über Nordamerika von Nauen aus erreichbar. Die Großfunkstelle in Monte Grande bei Buenos Aires, die von der Compañia Radio-Telegraphico nach dem Vorbild von Nauen gebaut wird, ist für einen unmittelbaren Verkehr mit Deutschland bestimmt, kann aber gleichzeitig in die Verbindung über die nordamerikanischen Funkstellen mit einbe-

zogen werden. Ein unmittelbarer Funkverkehr von Deutschland nach Südamerika ist allerdings für unser Wirtschaftsleben von der größten Bedeutung.

Mit der Inbetriebnahme der argentinischen Großfunkstelle ist Anfang 1923 zu rechnen. Zwischen der deutschen und der argentinischen Transradio-Gesellschaft ist inzwischen ein langjähriger Betriebsvertrag abgeschlossen worden, der u. a. die Bestimmung enthält, daß die argentinische Funkstelle jederzeit auf Anforderung der Funkstellen der deutschen Gesellschaft den Sende- und Empfangsdienst mit diesen Funkstellen unmittelbar aufzunehmen und abzuwickeln hat, so daß ein Funkverkehr Deutschland–Argentinien auf längere Zeit sichergestellt ist.

Da in Argentinien auf dem Gebiet des Funkwesens mehrere fremdländische Unternehmungen nebeneinander arbeiteten, erschien es zweckmäßig, durch Ausschaltung des gegenseitigen Wettbewerbs die Ertragsfähigkeit der Anlage in Argentinien zu sichern. Nach längeren Verhandlungen kam zwischen der Telefunken-Gesellschaft, der Radio Corporation of America (RCA), der englischen Marconi Wireleß Telegr. Co Ltd. und der französischen Compagnie Universelle de Télégraphie sans Fil ein Vertrag zustande, demzufolge in Südamerika, besonders in Argentinien, Brasilien und Columbien, nationale Gesellschaften zum Bau und zum Betrieb von Großfunkstellen gegründet werden sollen. Hiernach wird die bestehende Transradio Argentina in eine internationale Gesellschaft umgewandelt.

Außer diesen Verbindungen mit Amerika ist noch die wichtige Linie Holland–Java zu erwähnen, die im Auftrag der holländischen Regierung von Telefunken gebaut und demnächst in Betrieb genommen werden wird. Über diese Linie wird dann auch eine Verbindung mit dem fernen Osten möglich sein, da z. B. in Japan schon eine von Telefunken gebaute Großfunkstelle besteht, die den Verkehr mit der holländischen Funkstelle Bandoeng auf Java aufnehmen könnte.

Nachdem das Reichspostministerium die RCA für längere Jahre zum Funkverkehr mit Deutschland über die Großfunkstellen von Transradio zugelassen hatte, wurde zwischen der RCA und Transradio, die für Nauen eine 30jährige Betriebserlaubnis vom Deutschen Reich erhalten hatte, ein Verkehrsabkommen gleichfalls für längere Zeit getroffen, das für beide Gesellschaften in technischer, betrieblicher und persönlicher Hinsicht alle notwendigen Bestimmungen für schnellen und sicheren Telegrammverkehr enthält und ihre gegenseitigen Beziehungen regelt. Die dieser Gesellschaft gehörige Großfunkstelle Rocky-Point (wqk) wurde am 5. November 1921 als erster Sender der neuen Sendeanlage »Radio Central« auf Long Island (N. Y.) in Betrieb genommen.

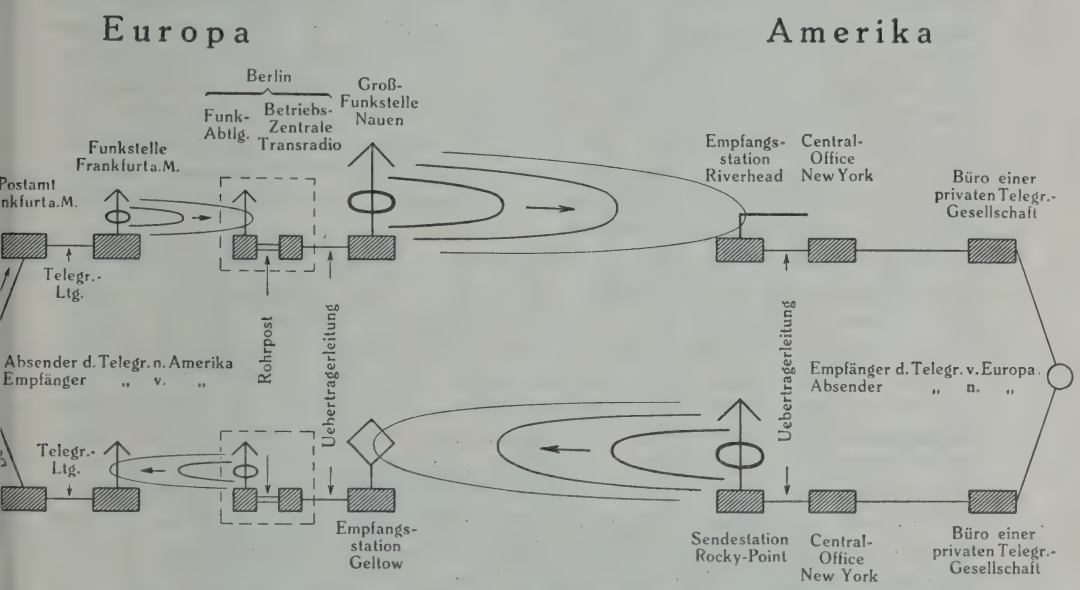
Sowohl in Amerika als auch in Deutschland werden die Sende- und Empfangsanlagen von der in New York bzw. Berlin befindlichen Betriebszentrale aus fernbetätigt. So befindet sich z. B. die Betriebszentrale von Transradio (Abb. 1) im Brennpunkt des Berliner Verkehrs im Postamt 24, gegenüber dem Haupttelegraphenamt, mit dem sie durch Telegraphen- und Fernsprechkabel sowie Rohrpost verbunden wird. Während sich früher die Taste bzw. der Maschinensender, die den Sender steuern, auf der Großfunkstelle Nauen befanden und der Hörer bzw. der Schreibempfänger in Geltow standen, werden nunmehr die Ferntastung bzw. der Endempfang in der Betriebszentrale betätigt.

Eine ähnliche Anordnung ist auch für die Großfunkstelle Eilvese, die zur Zeit nur als Sendestelle für den transatlantischen Presseverkehr und in Ausnahme-

fällen für den Telegrammverkehr zur Aushilfe für Nauen in Frage kommt, in Aussicht genommen.

Die Vorteile einer solchen Betriebszentrale liegen in der Hauptsache in der größeren Zeitersparnis und in der vermehrten Sicherheit des Telegraphierbetriebs; bei diesem Verfahren fällt nämlich die bisherige Zuleitung der Telegramme vom Haupttelegraphenamt nach Nauen und von Geltow nach Berlin und damit ein Umtelegraphieren weg; da sich ferner die Funkbeamten, die die Sender und Empfänger bedienen, persönlich verständigen können, ist eine sofortige Erledigung von Rückfragen der Gegenfunkstelle, Unterbrechungen, Anforderung von Wiederholungen usw. möglich. Zur Beschleunigung der Beför-

Abb. 2.



Lauf eines Funktelegramms von Frankfurt (Main) nach New York und umgekehrt.

derung der Transradiotelegramme ist beim Postamt 24 (Oranienburger Straße, Ecke Artilleriestraße) ein besonderer Schalter für Überseeverkehr eingerichtet worden, der mit der Betriebszentrale durch Seilpost verbunden ist. Der Lauf eines Funktelegramms mit dem Leitvermerk »via Transradio« (in Amerika »via RCA«) von Frankfurt (Main) nach New York bzw. umgekehrt ist in Abb. 2 dargestellt.

B. Europa-Funkverkehr.

Gleichzeitig wurde mit den europäischen Ländern verhandelt und nach und nach Funkverbindung mit fast allen Hauptstädten Europas hergestellt. Deutschland steht heute mit folgenden europäischen Ländern in funktelegraphischer unmittelbarer Verbindung: Italien (Rom), Spanien (Madrid), Rumänien (Bukarest), Rußland (Moskau), Ungarn (Budapest), Bulgarien (Sofia), Jugoslawien (Serajewo), England (London), Holland (Rotterdam). Es war klar, daß diese Verbindungen dem wirtschaftlichen Leben nur Nutzen bringen konnten, wenn sie auch wirklich den vorliegenden Ansprüchen in bezug auf Sicherheit, Schnelligkeit und Zusammenwirken mit dem Welttelegraphennetz entsprächen.

Wir sehen, wie sich die Reichs-Telegraphenverwaltung erfolgreich bemüht hat, in planvoller Arbeit den deutschen Funkverkehr in technischer und organisatorischer Beziehung weiter zu entwickeln und ihn auf die heute auch vom Ausland anerkannte hohe Stufe zu bringen. Über Einzelheiten vgl. Bredow »Der deutsche Vielfach-Funkverkehr und seine Eingliederung in den Drahtverkehr« in der Festschrift der ETZ 1922, Seite 222 ff.

C. Das Reichsfunknetz.

Im innerdeutschen Verkehr mußten zunächst leistungsfähige Funkverbindungen zwischen den wichtigsten Handelsstädten geschaffen werden. Die innerpolitischen Schwierigkeiten Deutschlands und die nach Ausbruch der Revolution immer wieder auftauchende Gefahr, daß die Reichsregierung durch umstürzlerische Bewegungen von dem telegraphischen Verkehr mit einzelnen Teilen des Reichs, insbesondere dem Sitze der Ländervertretungen, abgeschnitten werden könnte, ferner der bis etwa Anfang 1920 noch andauernde Zusammenbruch des gesamten innerdeutschen Telegraphenverkehrs, der sich in starken Verzögerungen bemerkbar machte, und die Notwendigkeit, aus telegraphenbetriebstechnischen Gründen von Drahtleitungen unabhängige Verbindungen zwischen Berlin und den Verkehrsknotenpunkten zu erhalten, machten den Wunsch erklärlich, ein innerdeutsches Funknetz zu errichten.

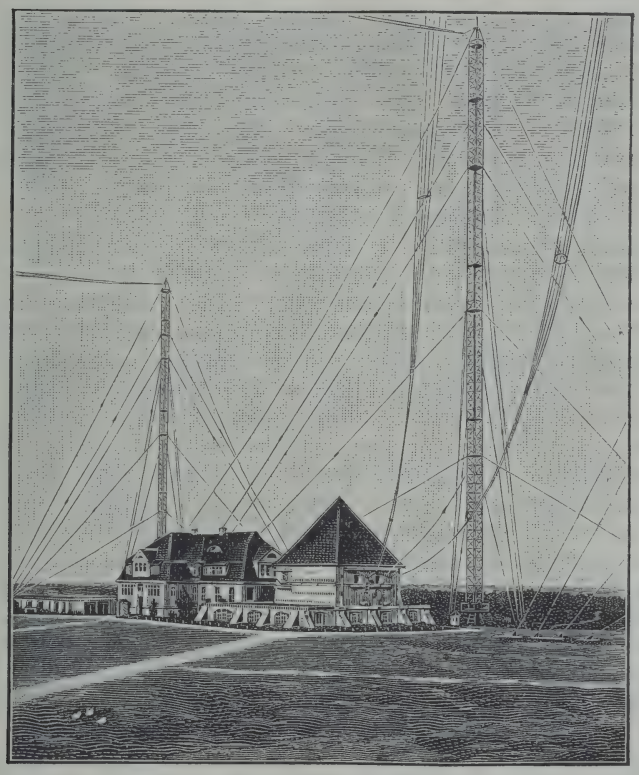
Dieses Funknetz besteht zur Zeit aus der »Hauptfunkstelle« Berlin, den »Leitfunkstellen« bzw. »Funkstellen« Königsberg (Pr.), Elbing, Stettin, Hamburg, Bremen, Hannover, Dortmund, Düsseldorf, Frankfurt (Main), Darmstadt, Konstanz, Friedrichshafen, Stuttgart, München, Erfurt, Dresden, Leipzig und Breslau. In Nürnberg und Mannheim sind Funkstellen im Bau. In den größeren Orten sind »Leitfunkstellen« mit vorläufig zwei Sende- und Empfangsanlagen von solcher Stärke errichtet, daß ein unmittelbarer Austausch drahtloser Nachrichten mit Berlin möglich ist. Zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit werden alle Anlagen so eingerichtet, daß sie gleichzeitig senden und empfangen, also in Gegensprechbetrieb abwickeln können. Zur Durchführung dieses Betriebs müssen die funktechnischen Sendeanlagen von den Empfangsanlagen in der Luftlinie etwa 1 km oder weiter entfernt liegen. Die bei der Empfangsanlage aufgenommenen Funksprüche werden automatisch auf einer besonderen Drahtleitung nach dem im Telegraphenamt befindlichen »Funkbetriebsraum« übermittelt, wo sie im »Endempfang« mit Kopffernhörer oder Schreibapparat aufgenommen werden. Von hier aus geschieht dann auch durch »Ferntastung« die Inbetriebnahme der Sender. So befinden sich z. B. bei der Hauptfunkstelle Berlin die Sender in der Hauptsache in Königs Wusterhausen (Abb. 3 bis 6), während die Empfänger (Rahmenantennen) bei der Hauptfunkempfangsstelle in Zehlendorf (Wannseebahn) aufgestellt sind. Die Unterbringung des Funkbetriebsraums möglichst nahe dem Telegraphenbetrieb ist notwendig, weil bei einer Überleitung von Telegrammen aus dem Drahtverkehr in den Funkverkehr und umgekehrt die Telegramme mit größter Beschleunigung von einem Betriebsraum zum andern in Urschrift (ohne Umtelegraphierung) befördert werden müssen.

Zweifellos ist in dem heutigen Reichsfunknetz in kurzer Zeit etwas Gutes geschaffen worden; wir wissen sowohl von den deutschen Fachfirmen wie von den ausländischen Verwaltungen, daß das Funknetz der Reichs-Telegraphenverwaltung als mustergültig betrachtet wird. Der Beweis dafür ist, daß eine große Zahl von Abordnungen zum Studium des innerdeutschen Funkwesens nach Deutschland gekommen ist, um dann in ihren Ländern die bei uns gesammelten

Erfahrungen zu verwerten[4]). Daß auf dem Weg über solche ausländischen Abordnungen der deutschen Fachindustrie hinsichtlich ihres Auslandsgeschäfts außerordentlich geholfen wird, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden.

Der Verkehr wickelt sich nach einem bestimmten Verkehrsplan ab, und wenn auch im Verhältnis zu dem riesenhaft angewachsenen Telegrammverkehr nicht mit einer merkbaren Entlastung des Drahtverkehrs durch den Funkverkehr gerechnet werden konnte, so waren die Aufwendungen für die erstmalige Anlage

Abb. 3.



Hauptfunkstelle Königs Wusterhausen.

doch durch den innerpolitischen Nutzen, der sich besonders auch bei dem Kappputsch und den Folgezeiten zeigte, von großer Bedeutung. Inzwischen war es den Bemühungen der Telegraphenverwaltung gelungen, den innerdeutschen Telegraphenverkehr wieder so weit zu verbessern, daß er sich, wenn auch noch nicht mit der gleichen Geschwindigkeit wie in der Vorkriegszeit, so doch im allgemeinen zufriedenstellend abwickelte. Infolgedessen hätte den innerdeutschen Funk-

[4]) Lee de Forest hat z. B. nach The N. Y. Times vom 7. September 1921 und United States Naval Institute Proceedings vom Oktober 1921 über seine Studienreise in Deutschland folgendes geäußert: »Ich war erstaunt, festzustellen, daß Deutschland uns in mancher Beziehung in der Entwicklung der drahtlosen Telegraphie überflügelt hat . . . Die Regierungsstation bei Königs Wusterhausen ist besonders erwähnenswert; sie hat 11 Sendeapparate, die gleichzeitig in Betrieb sind; etwas Ähnliches gibt es in den Vereinigten Staaten nicht. Königs Wusterhausen hat 10 kW-Röhrensender und ist die größte Röhrenstation der Welt, die größere und bessere Sender hat, als wir jemals in Amerika herzustellen fähig gewesen sind, obwohl wir sie erfunden haben.«

linien nunmehr die Rolle von Ersatzverbindungen zufallen müssen, die für den Fall politischer Schwierigkeiten, größerer Drahtlinienzusammenbrüche o. dgl. in Bereitschaft stehen sollten. Die Telegraphenverwaltung ist jedoch, ohne den Gedanken (Funkverbindung als Bereitschaft für außerordentliche Fälle) aufzugeben, als erste Verwaltung einen Weg gegangen, der unmittelbar im Gegensatz zu den bisherigen Anschauungen über die Verwendung der Funktelegraphie steht.

Man hatte nämlich im Hinblick auf die Unterlegenheit der Funktelegraphie in bezug auf Zuverlässigkeit und dauernde Verkehrsbereitschaft gegenüber den Draht- und Kabelverbindungen in den maßgebenden Verkehrskreisen der Welt immer den Standpunkt vertreten, daß die Funktelegraphie neben den Kabel- und Drahtverbindungen besondere Aufgaben erfüllen könnte, wenn sie einen Teil der großen Menge des weniger gut bezahlten Verkehrs, wie z. B. des Presseverkehrs oder nicht dringenden Verkehrs zu kleiner Gebühr (LC-Telegramme), übernehmen würde. Eine Begründung für diese Anschauung lag u. a. darin, daß Draht- und Kabellinien wegen ihrer hohen Anlagekosten auf hochbezahlten Verkehr angewiesen sind, während sich die drahtlosen Verbindungen besonders bei großen Entfernungen wegen ihrer verhältnismäßig niedrigen Anlagekosten mit gering bezahltem Verkehr begnügen können.

Die Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland, die Schwankungen auf Börse und Weltmarkt ergaben für die Wirtschaftskreise die Notwendigkeit eines ganz außerordentlich schnell arbeitenden Nachrichtenverkehrs. Infolgedessen ist die Zahl der dringenden Telegramme und der dringenden Fernsprechverbindungen gegenüber früher so außerordentlich gestiegen, daß während der wichtigsten Geschäftsstunden die Drähte mit dringendem Verkehr überlastet sind und dieser dringende Verkehr teilweise unerwünschte Verzögerungen erleidet. Die Banken, Großkaufleute usw. werden hierdurch in ihren Anordnungen, die bei dem ständigen Wechsel der Preise in kürzester Zeit getroffen werden müssen, auf das äußerste behindert. Infolgedessen reichten die Einrichtungen für den dringenden Telegrammverkehr nicht mehr aus. Der naheliegende Weg, eine dem dringenden Telegrammverkehr noch übergeordnete Telegrammart, dringendes Eiltelegramm o. dgl., zu schaffen, war undurchführbar, weil sich dadurch die Betriebsschwierigkeiten in dem Drahtnetz nur vergrößert haben würden und die Absender einfacher Privattelegramme noch mehr benachteiligt worden wären. Außerdem wäre auf diesem Weg eine außergewöhnliche Beschleunigung des Verkehrs auch gar nicht zu erreichen gewesen. Denn da sich der besonders eilige Verkehr nur zwischen großen Handelsstädten abwickelt und bei den großen Telegraphenämtern mündet, bei denen täglich viele tausend Telegramme verarbeitet werden müssen, war es praktisch kaum durchführbar, aus dieser großen Masse noch eine besonders dringende Telegrammart herauszuheben und besonders beschleunigt zu behandeln, so daß die in den großen Ämtern auf dem Wege zwischen dem Einlauf und der Abfertigung und umgekehrt liegenden Verzögerungen zum größten Teile hätten in Kauf genommen werden müssen. Es mußte also ein völlig neuer Weg beschritten werden, und dies geschah dadurch, daß die Telegraphenverwaltung das innerdeutsche Funknetz so ausbildete, daß eine große Beschleunigung in der Verkehrsabwicklung praktisch durchführbar wurde.

Während ursprünglich im Reichsfunknetz die einzelnen Funkstellen nur stundenweise miteinander verkehrten und im Laufe des Tages ihre Gegenfunkstellen häufiger wechselten, schritt man nun zur Einrichtung des Linienverkehrs, in dem die einzelnen Funkstellen ständig im Duplexverkehr miteinander arbeiten. Hierdurch war eine Verminderung des im Drahtbetrieb häufigen Umtelegraphierens möglich geworden. Durch parallele Schaltung des Funkbetriebs zum Drahtbetrieb innerhalb der Telegraphenämter und Herstellung eines abgekürzten Weges zwischen der Funktelegrammannahme- bzw. -absendestelle und den

Telegrammauflieferern bzw. -empfängern wurde eine große Beschleunigung erzielt. Hierdurch war die Einführung einer besonderen Telegrammart, der »Blitzfunktelegramme«, möglich geworden, deren Beförderung durchschnittlich von der Auflieferung durch den Absender bis zur Zusprechung an den Empfänger 10 bis 15 Minuten Zeit beansprucht. Von dieser Einrichtung soll Gebrauch gemacht werden, wenn es sich um Telegramme von solcher Wichtigkeit handelt, daß die Gebührenfrage keine Rolle spielt (Vergleich: Bahnverkehr, Automobilverkehr). Durch die Gebührenfrage bestand die Möglichkeit,

1. besondere Vorkehrungen zur Beschleunigung, verbesserte Zusprecheinrichtungen usw. zu treffen,
2. zu verhindern, daß von der Einrichtung auch in nicht besonders dringenden Fällen Gebrauch gemacht wird, denn die Betriebsleistung ist naturgemäß nur beschränkt, und eine Überlastung der Linien würde der schnellen Erledigung abträglich sein.

Der Anfang Februar d. J. eingeführte Blitzfunkverkehr befindet sich in rasch aufsteigender Entwicklung und hat sich trotz der höheren Gebühren bisher bereits um das 20fache gesteigert. Die Einführung dieses Dienstes hat hiernach offenbar einem wirklichen Bedürfnis abgeholfen. Auf dringenden Wunsch des Handels sind neue Orte hinzugenommen[5]), so daß der Verkehrsumfang so zugenommen hat, daß, abgesehen von der inzwischen erfolgten Steigerung aller Betriebsunkosten, schon allein aus diesem Grund eine sehr starke Gebührenerhöhung (250 ℳ jetzt gegen 50 ℳ früher) nötig war. Jedenfalls ist bei einer Weiterentwicklung des Blitzfunkverkehrs damit zu rechnen, daß seine endgültige Einführung der Telegraphenverwaltung eine neue Quelle für nicht unbeträchtliche Einnahmen erschließen wird.

Das Funknetz wird also nur für den allerwichtigsten und schnellsten Verkehr benutzt; dazu gehören auch »Überseetelegramme«, die infolge ihrer Wichtigkeit und der Höhe der Gebühren (Goldgebühr) eine besondere Einnahmequelle für die Telegraphenverwaltung bieten und Beschleunigung beanspruchen können. Bisher wurden die Überseetelegramme auf dem üblichen Drahtweg befördert, mußten u. U. umtelegraphiert werden und erlitten dadurch unliebsame Verzögerungen. Bei dem neuen Wege sehen wir das engste Zusammenarbeiten der überseeischen Funklinien über die Betriebszentrale Transradio mit dem innerdeutschen Funknetz — die Hauptfunkstelle Berlin befindet sich in

[5]) An dem Blitzfunkverkehr nahmen Mitte Oktober 1922 folgende Orte und die in diesen Orten befindlichen Börsen teil: Berlin, Bremen, Breslau, Darmstadt, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Elbing, Erfurt, Frankfurt (Main), Friedrichshafen, Hamburg, Hannover, Königsberg (Pr.), Konstanz, Leipzig, Mannheim, München, Stettin und Stuttgart. Ferner sind zum Blitzverkehr zugelassen

1. über die Leitfunkstelle Dortmund:
   a) Bochum, Bottrop, Castrop, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Goch, Hagen (Westf.), Hamborn, Hattingen (Ruhr), Herne, Hörde, Horst (Emscher), Kamen, Kupferdreh, Lünen, Lütgendortmund, Mengede, Mülheim (Ruhr), Oberhausen (Rheinland), Recklinghausen, Remscheid, Schwerte (Ruhr), Sterkrade, Unna, Werden (Ruhr), Wetter (Ruhr), Wickede-Asseln und Witten;
   b) Elberfeld und Barmen;
2. über die Leitfunkstelle Hamburg:
   Harburg, Lübeck;
3. über die Leitfunkstelle Leipzig:
   Chemnitz.

Bei den z. B. über Dortmund zu leitenden Blitzfunktelegrammen hat die Aufschrift zu lauten: »Blitzfunk Dortmund«; der Name des Empfängers, der eigentliche Bestimmungsort usw. sind als erste Textwörter niederzuschreiben.

Ein Blitzfunktelegramm von Breslau nach Frankfurt (Main) würde nach dem Funklinienverkehrsplan des Reichsfunknetzes über die Hauptfunkstelle Berlin geleitet werden; ein unmittelbares Arbeiten der beteiligten Funkstellen untereinander kommt also nicht in Betracht.

demselben Gebäude —, so daß Telegramme von und nach Übersee in ähnlicher Weise wie Blitzfunktelegramme auf schnellstem Weg aus den Haupthandelsstädten Deutschlands funktelegraphisch zur Überseebetriebszentrale und zurück geleitet werden.

D. Der drahtlose Rundspruch.

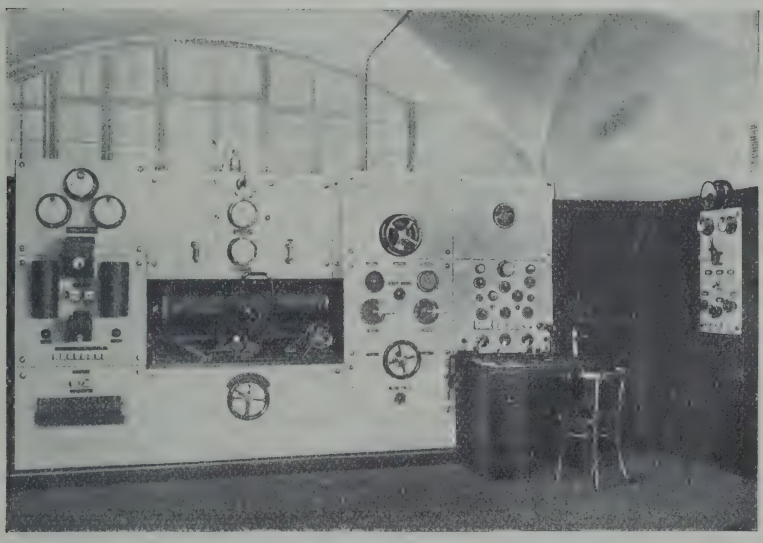
Der zweite Markstein in der Weiterentwicklung des deutschen Funkdienstes war die Einführung des drahtlosen Rundspruchs, d. h. die Verbreitung von Wirtschaftsnachrichten von einer Zentralstelle aus. Das Reichspostministerium hat dieser Nachrichtenart von Anfang an ganz besondere Bedeutung beigemessen. Ein großer Nutzen kann aus dieser Einrichtung dann herausgeholt werden, wenn eine große Zahl von Empfangsstellen gleichzeitig mit gleichlautenden Nachrichten bedient wird. Hinfällig wird der Nutzen, wenn kleine Gruppen von einer Zentralstelle mit verschiedenen Nachrichten bedient werden wollen. Um den großen Nutzen der Allgemeinheit zugänglich zu machen, hatte das Reichspostministerium bereits 1919 der Presse und den Nachrichtenvereinigungen angeboten, das bei Telegraphenämtern eingerichtete Funkempfangsnetz für Rundspruchzwecke zur Verfügung zu stellen, ist aber in diesen Kreisen nicht auf das erwartete Entgegenkommen gestoßen. Zwar haben sich einzelne Gruppen für die Benutzung einer Rundspruch einrichtung erwärmt, aber jede wollte für sich arbeiten und Nachrichten nur für die eigenen Bezieher in beschränkter Zahl aussenden, wobei verlangt wurde, daß eine besondere Welle überlassen werden müsse, damit die Bezieher anderer Nachrichtenvereinigungen nicht mitaufnehmen könnten. Ferner sollten die Nachrichten zu ganz bestimmten Zeiten ausgesandt werden. Hiernach sollte das Reichspostministerium den beteiligten Nachrichtenvereinigungen die Möglichkeit geben, von einer Zentralstelle aus Nachrichten mit bestimmten, den anderen Beziehergruppen nicht zugänglichen Wellenlängen zu ganz bestimmten Zeiten auszusenden. Da nun aber für die Versendung wichtiger Pressenachrichten die Zeiten im allgemeinen dieselben sind, würde eine derartige Einrichtung praktisch bedeutet haben, daß z. B. für zehn Nachrichtenvereinigungen zehn Sender mit zehn verschiedenen Wellenlängen gleichzeitig hätten arbeiten müssen. Ein solcher Plan ließ sich nach Ansicht des Reichspostministeriums technisch und volkswirtschaftlich nicht durchführen; daher hat das Reichspostministerium von Mitte 1919 an ununterbrochen auf die Nachrichtenvereinigungen eingewirkt, sich auf diesem Gebiet zusammenzuschließen, gemeinschaftlich einen »Funkpressedienst« herauszugeben, der neben dem Sondernachrichtendienst der einzelnen Vereinigungen laufen, unparteiische Wirtschaftsnachrichten und solche Tatsachennachrichten enthalten sollte, die jetzt jedes einzelne Büro für sich verbreitet. Dieser Gedanke liegt für jeden außerhalb der Nachrichtenvereinigungen Stehenden sehr nahe; da es sich aber für die einzelnen Unternehmungen um Aufgabe einer gewissen Selbständigkeit gehandelt hätte und ferner über den Kreis eines derartigen Unternehmens (Funkpressegesellschaft) sowie über die Höhe der Beteiligung an den Betriebskosten keine Einigung erzielt werden konnte, ist das Reichspostministerium mit dem Gedanken der Einführung eines Presserundfunks, dessen Ausführung der Verwendung der Funktelegraphie auf diesem Gebiet sicherlich einen ungeheuren Anstoß gegeben hätte, nicht durchgedrungen. Infolgedessen sah sich das Reichspostministerium genötigt, selbst vorzugehen, um dieses Gebiet weiter zu fördern.

Bei den Beratungen mit der Presse hatte es sich in erster Linie um Verbreitung von Nachrichten für die Schriftleitung von Zeitungen usw. gehandelt zum Zwecke der Weiterverbreitung. Es war aber gleich darauf hingewiesen worden, daß das Reichspostministerium und die deutsche Funkindustrie an der

Vervollkommnung der drahtlosen Fernsprechübermittlung arbeitete; sobald hiermit die nötige Sicherheit der Übermittlung erreicht wäre, wollte man auch Einzelabnehmern von Nachrichten Empfangsanlagen geben. Dies konnte nicht in Frage kommen, solange die Nachrichten ausschließlich telegraphisch übermittelt wurden, weil für diese Betriebsart ausgebildete Telegraphisten nötig waren.

Um die nötigen Erfahrungen auf dem Gebiet des drahtlosen Rundspruchs zu sammeln und die Verwendungsmöglichkeiten zu prüfen, hatte das Reichspostministerium als ersten Schritt der Entwicklung in geeigneten Verkehrsanstalten von 76 deutschen Städten Empfangsanlagen aufgestellt, die nebenamtlich von vorhandenen Telegraphenbeamten bedient wurden. Der im Februar 1920 unterbrochene Versuch eines funktelegraphischen Pressedienstes als

Abb. 4.



10 kW-Poulsensender in Königs Wusterhausen.

Vorbereitung für den geplanten »Rundfunkdienst« wurde Juli 1920 auf breiterer Grundlage fortgesetzt. Unter der Bezeichnung »Funkwirtschaftsdienst« wurden von der »Eildienst für amtliche und private Handelsnachrichten G. m. b. H.« ausführliche Berichte über ausländische Devisen- und Warennotierungen gegen Gebührenerhebung täglich mehrere Male funktelegraphisch verbreitet. An den Orten, wo die Nachrichten für mehrere Empfänger bestimmt waren, wurden sie telephonisch zugesprochen oder auf dem schnellsten Wege vervielfältigt und je nach Abkommen vom Bezieher abgeholt oder ihm zugestellt. Im Laufe dieses Versuchs wurde insofern gegen den Vorversuch eine wesentliche Beschleunigung in der Übermittlung erzielt, als die beim Haupt-Telegraphenamt aufgelieferten Nachrichten von diesem unmittelbar durch »Ferntastung« eines Senders in Königs Wusterhausen abgegeben wurden. Mit Hilfe der Ferntastung wurde die Verzögerung durch eine gesonderte drahtliche Beförderung von Berlin nach Königs Wusterhausen vermieden. Der gebührenpflichtige »Funkwirtschaftsdienst« der »Eildienst G. m. b. H.« erwies sich als lebensfähig, so daß dieser für das deutsche Wirtschaftsleben sehr wichtige Funkdienst sowohl hinsichtlich Einbeziehung einer größeren Zahl von Empfangsstellen und Vermehrung der

Sendezeiten als auch Erweiterung des Nachrichtenstoffs inzwischen erheblich ausgedehnt werden konnte. Die bisherigen Erfahrungen mit diesem Rundfunkdienst haben gezeigt, daß bei straffer Arbeitszucht, gut aufeinander eingearbeitetem Personal und betriebssicheren Apparaten dieser telegraphische Rundfunkdienst zweifellos gut arbeitet.

Auf Veranlassung des Reichspostministeriums waren gleichzeitig neben dem telegraphischen Rundfunkdienst umfangreiche Versuche mit drahtlosem Fernsprechen[6]) angestellt worden, um die unverkennbaren Vorzüge dieser Betriebsweise dem Rundfunk nutzbar zu machen. Die bereits 1919 mit einem Poulsensender der C. Lorenz A.-G. in Berlin-Tempelhof durch die Hauptfunkstelle Königs Wusterhausen angestellten Versuche mit drahtlosem Fernsprechen haben ergeben, daß eine drahtlose Fernsprechübermittlung solcher Nachrichten, die auch in weiter entfernt liegenden ausländischen Großfunkstellen gehört worden sind, bei dem heutigen Stande der Technik wohl möglich ist. Die später mit einem energiestärkeren Röhrensender der Telefunkengesellschaft angestellten Fernsprechversuche hatten ebenfalls ein sehr günstiges Ergebnis. Bei den im Reichs-Funkempfangsnetz angestellten Fernsprechversuchen ergab sich, daß zur Gewährleistung einer sicheren, fehlerfreien und tunlichst schnellen Übermittlung bei Betätigung der Zentralsendestelle sprachtechnisch vorgebildetes Personal erforderlich ist, daß dagegen bei den Empfangsstellen besondere Anforderungen an den Bedienenden nicht gestellt zu werden brauchen; zweckmäßig werden allerdings hier kurzschriftkundige Personen verwendet.

Nach diesen günstigen Erfahrungen stand es für die Reichs-Telegraphenverwaltung fest, daß das drahtlose Fernsprechen als das einfachste und billigste Betriebsmittel für den geplanten Rundfunkdienst vorzusehen sei. Hiermit war auch die Frage der erforderlichen Funker, die bisher die allgemeine Einführung des Rundfunkdienstes erschwert hatte, gelöst, da für die funktelephonische Aufnahme keine Sonderbedienung notwendig ist.

Nunmehr schloß das Reichspostministerium einen Vertrag mit den drei Firmen Telefunken, Huth und Lorenz wegen gemeinschaftlicher Entwicklung eines Fernsprechempfängers[7]) — vgl. Abb. 7 —, der als Sekundär-Audionempfänger mit Rückkopplung gebaut werden und die für den Empfänger und Verstärker erforderliche Heiz- und Anodenspannung zur Vermeidung der teuren Akkumulatorenbatterien mit Hilfe eines Netzanschlußgeräts aus dem Starkstromnetz zu entnehmen gestatten sollte. Nachdem diese vom Telegraphentechnischen Reichsamt geprüften Arbeiten im großen und ganzen in zufriedenstellender Weise beendigt waren, konnte an die Durchführung eines größeren Planes herangetreten werden. Das Reichspostministerium hat Ende Juni 1921 mit der »Eildienst für amtliche und private Handelsnachrichten G. m. b. H.« in Berlin NW 7, Bunsenstraße 2, ein Abkommen über die Einrichtung eines drahtlosen Rundspruch-Wirtschaftsdienstes im Reiche getroffen. Es soll Aufgabe dieses drahtlosen Rundspruchdienstes sein, die in- und ausländischen Börsennotierungen für Devisen, Effekten und Waren sowie wichtige andere Nachrichten wirtschaftlicher Natur innerhalb kürzester Zeit an allen in Frage kommenden Plätzen des

[6]) Vgl. hier die Ausführungen des damaligen Ministerialdirektors Dr. Bredow in der 38. Sitzung des Haushaltsausschusses der Nationalversammlung am 3. Oktober 1919, in denen besonders betont wird, daß die Verbreitung allgemeiner Nachrichten erst durch Einführung der drahtlosen Telephonie möglich sein würde. (Vgl. ferner Vortrag von Bredow in der Urania am 16. November 1919.)

[7]) Vgl. den Aufsatz des Verfassers »Der drahtlose Wirtschaftsrundspruchdienst« in ETZ von 1921, Heft 47, und Borgsmüller, Das neue Rundspruchempfangsgerät, in »Telegraphen- und Fernsprech-Technik«, Nr. 12, Dezember 1921. — Der letztgenannte Aufsatz gibt eine ausführliche Beschreibung des Geräts an Hand von Abbildungen und den bei den einzelnen Anlagen in Betracht kommenden Schaltungen.

Deutschen Reichs gleichlautend zu verbreiten. Die Übermittlung von Nachrichten einzelner scheidet dabei also aus. Dank seiner günstigen Beziehungen zu den in Frage kommenden Kreisen des europäischen Auslandes und in Übersee ist der »Eildienst« in der Lage, die Notierungen der Hauptbörsen der Welt sowie sonstige wichtige Handelsnachrichten auf schnellstem Wege nach Deutschland zu leiten. Der eingehende Stoff wird sofort gesichtet und auf dem Wege des Rundspruchdienstes den Beziehern durch Fernbesprechung des Königs Wusterhausener Senders unmittelbar von den Geschäftsräumen der Eildienstgesellschaft zugeführt, zur Zeit etwa 30 tägliche Meldungen. Dieser Dienst wird durch Aufnahme neuer Meldungen ständig erweitert. Der Mitte Juli d. J. begonnene Vorversuch hat ein so gutes Ergebnis gezeitigt, daß seine endgültige Einführung am 1. September erfolgt ist.

Die Reichs-Telegraphenverwaltung hat diesen Schnellnachrichtendienst — Rundfunk- bzw. Rundspruchdienst sowie den Blitzfunkverkehr — eingeführt, um der Allgemeinheit zu nützen, indem sie als Verkehrsverwaltung an Stelle vieler nicht nachprüfbarer Stimmungsnachrichten und zweifelhafter Gerüchte ein objektives Tatsachenmaterial schnell und allgemein durch den Funkdienst verbreiten läßt, ähnlich wie auch in England, Frankreich, den skandinavischen Ländern usw. die wichtigsten Wirtschaftsnachrichten auf schnellstem Wege verbreitet werden. Wenn in einzelnen Kreisen die Ansicht laut geworden ist, die Reichs-Telegraphenverwaltung begünstige durch diese rasche Beförderung der Wirtschaftsnachrichten die wilde Spekulation, die neuen Funkverkehrseinrichtungen dienten also nur dem Nutzen einzelner Spekulantenkreise und schadeten der Allgemeinheit, so darf dem entgegengehalten werden, daß bei einer Besprechung dieser Frage im Reichspostministerium sachverständige Vertreter aus den Kreisen der Handelswelt, Banken und Industrie sowie der zuständigen Ministerien (Reichsfinanzministerium, Handelsministerium, Reichswirtschaftsministerium) die Absichten der Reichs-Telegraphenverwaltung freudig begrüßten und zum Ausdruck brachten, daß schnellste Verbreitung der Devisenkurse und ebenso der Warenpreise von großem Werte wäre und befruchtend auf die Erzeugung wirkte. Dadurch würde gerade der Spekulation entgegengearbeitet. Da die Provinz im allgemeinen über Kurse und Preise schlechter unterrichtet wäre als Berlin und die sonstigen maßgebenden deutschen Börsenplätze, so wäre es im allgemeinen Nutzen durchaus wünschenswert, wenn durch die drahtlose Verbreitung der Wirtschaftsnachrichten eine gleichmäßigere Information erzielt würde.

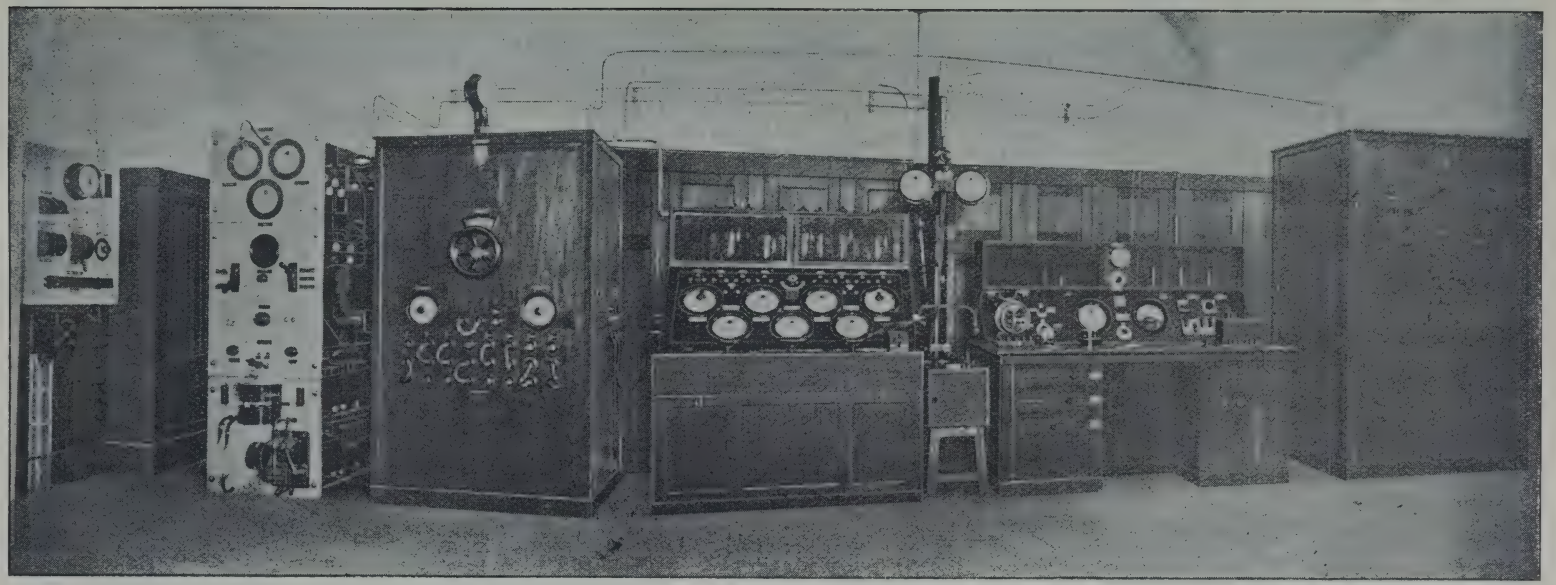
Von großer Wichtigkeit ist es allerdings, daß dieser Dienst durchaus zuverlässige Nachrichten, die aus einwandfreier Quelle kommen, verbreitet. Das ist aber nicht Sache der Reichs-Telegraphenverwaltung, die nur als Trägerin des technischen Teiles dieses Dienstes in Frage kommt, sondern lediglich Aufgabe der »Eildienst G. m. b. H.«, die schon aus eigenem Belange für unbedingte Zuverlässigkeit ihrer Nachrichten Sorge tragen wird. Natürlich ist die Beschaffung dieses Nachrichtenstoffs mit großen Kosten verknüpft und ohne gut ausgebildete Einrichtungen unmöglich. Eine gleich schnelle Beschaffung der Nachrichten durch ein Pressebüro erscheint ausgeschlossen, ebenso wie das Nebeneinanderbestehen mehrerer solcher Einrichtungen unwirtschaftlich sein dürfte.

Nachdem die Einführung dieses deutschen Rundspruchdienstes in Deutschland guten Anklang gefunden hatte, wurde auch im Ausland der Wunsch nach einem ähnlichen Rundfunkdienst zunächst für die europäischen Hauptstädte und sonstigen Wirtschaftszentralen laut. Diese Umstände führten dazu, den Plan eines europäischen Wirtschaftsrundfunkdienstes »Europradio« zu verwirklichen, nachdem sich die zuständigen Behörden grundsätzlich mit einem solchen Dienst einverstanden erklärt hatten. Nachdem mit den Telegraphenverwaltungen der in Betracht kommenden europäischen Länder und den interessierten Banken,

Abb. 5.

Teil des Senderaums mit drei 1 bzw. ½ kW-Röhrensendern der Hauptfunkstelle Königs Wusterhausen.

Abb. 6.



a b c d e f

Erläuterungen: a Gleichrichtergerät, b Zwischenkreis, c Röhrengerät, d Wellenmesser, e Steuersender und Fernsprechgerät, f Antennenverlängerung.

10 kW-Röhrensender von Telefunken in Königs Wusterhausen. (Rundspruchsender.)

Börsen und Handelskreisen Verhandlungen zur Aufnahme und Weitergabe dieser Wirtschaftsnachrichten durchgeführt worden waren, wurde zunächst ein Probedienst eingeführt, an dem vorläufig folgende Länder teilnahmen: Deutschösterreich, Ungarn, Tschechoslowakei, Norwegen, die Schweiz und Spanien. Verhandlungen sind noch im Gange mit Rumänien, Italien, Litauen, Jugoslawien usw. Dieser Radiodienst ist folgendermaßen eingerichtet. Die Nachrichten werden von der »Eildienst G. m. b. H.« beschafft und in vorläufiger Höhe von rund 600 Wörtern täglich zu bestimmt festgelegten Zeiten (außer an Sonntagen) einstweilen durch die Großfunkstelle Nauen verbreitet. Ein stets wechselnder Verzifferungsschlüssel schützt gegen unbefugtes Mithören. Die Empfangsstellen der fremden Länder nehmen die Funksprüche auf und verteilen die Nachrichten an die Bezieher zunächst über vorhandene Fernsprech- oder Erndruckerleitungen, was später u. U. im Wege eines lokalen drahtlosen Fernsprechrundspruchs geschehen soll. Die Einrichtung besonderer Fernsprechrundspruchsender in den wichtigsten europäischen Ländern läßt weitere Verkehrsentwicklungen erhoffen, die kurz folgende sind:

1. Erweiterung des Europradiodienstes durch Hinzufügung von wichtigen örtlichen Wirtschaftsnachrichten zu einem Sonderlandesdienst,
2. Erweiterung des Europradiodienstes zu einem allgemeinen Weltwirtschaftsrundfunkdienst,
3. Ausbau eines allgemeinen drahtlosen Schnellnachrichtendienstes durch wechselseitigen Austausch von Handels-, Wirtschafts- und Pressenachrichten der Großfunkstellen.

Die guten Erfolge, die der Europradiodienst dank der Wichtigkeit seiner Nachrichten und der Schnelligkeit ihrer Verbreitung in der kurzen Zeit seines Bestehens aufzuweisen hat, lassen erhoffen, daß sich dieser Dienst, der für Europas wirtschaftlichen Wiederaufbau von größter Bedeutung ist, bald immer mehr einbürgert, und daß sich die guten Auswirkungen auf die gegenseitigen Handelsbeziehungen bald bemerkbar machen werden.

Während somit in Deutschland[8]) ein leistungsfähiger Rundspruchdienst für wirtschaftliche Zwecke durchgeführt wurde, hat sich in den Vereinigten Staaten eine andere Art von drahtlosem Fernsprechverkehr entwickelt. Fabrikanten drahtloser Empfangsapparate verbreiten im Belange ihres Verkaufsgeschäfts von einer großen Zahl von Sendestellen aus täglich drahtlos Musik, Vorträge, Predigten usw. und stellen es allen Besitzern von Empfangsapparaten frei, mitzuhören. Diese Maßnahme hat bei dem amerikanischen Publikum dazu geführt, daß heute Hunderttausende von Empfangsapparaten auf alles hören, was sie aus der Luft erhaschen können. Diese wilde Entwicklung, die durch das Fehlen einer staatlichen Reglung begünstigt wurde, ist aber durch die vielen Sendeanlagen zu einer ernsten Gefahr geworden; ein allgemeines Durcheinander ist bereits heute eingetreten, so daß die Abwicklung des ernsthaften drahtlosen Handelsverkehrs und des Regierungsdienstes sehr behindert ist. Da das Urheberrecht der ausgesandten Nachrichten und das Telegraphengeheimnis in keiner Weise geschützt sind, besteht eine allgemeine Zügellosigkeit auf diesem Gebiet, der gegenüber die Regierung bisher machtlos war. Die Regierungskreise beraten schon seit Monaten Maßnahmen zur Beseitigung der aufgetretenen Übelstände. Eine unter Vorsitz des Staatssekretärs Hoover einberufene Kommission von Behördenvertretern hat nun endlich vorgeschlagen, die amerikanischen Gesetze dahin zu ergänzen, daß dem Handelsminister Vollmacht erteilt wird, die Errichtung und den Betrieb privater Funkstationen wirksam zu überwachen.

[8]) Vgl. Vortrag des Staatssekretärs Dr. Bredow vor der deutschen Presse am 2. September 1922: »Der drahtlose Telephondienst in Deutschland«. Deutsche Verkehrszeitung von 1922, Nr. 36.

Die englische Telegraphenverwaltung hat sich ebenfalls mit der Einführung des drahtlosen Rundspruchs (broad-casting) beschäftigt und will einigen großen drahtlosen Firmen gemeinschaftlich die Erlaubnis zum Betrieb einiger Rundspruchsendestellen und das Recht erteilen, Empfangsapparate an einzelne zu vermieten.

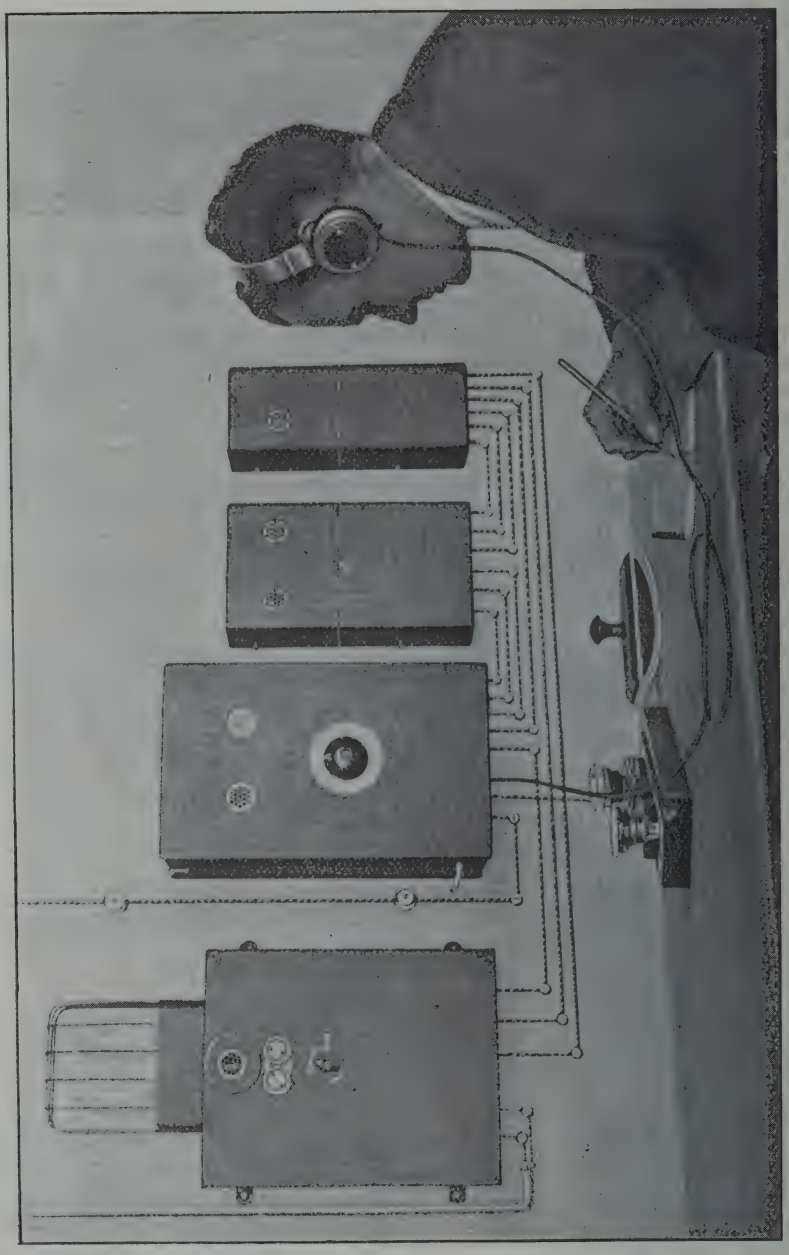
In der deutschen Reichsfunkkommission ist im Juni d. J. die Frage erneut geprüft worden, ob die allgemeine Freigabe von Funkapparaten an einzelne ohne Schaden für den öffentlichen Funkverkehr möglich ist, der für Deutschland eine ganz besondere Bedeutung hat und in viel größerem Ausmaß von der Öffentlichkeit benutzt wird als in anderen Ländern. Hierbei ist Einigkeit darüber erzielt worden, daß der umfangreiche öffentliche Funkverkehr gegen Telegrammdiebstahl unbedingt gesetzlich geschützt werden muß, bevor selbst eine Freigabe bestimmter Wellenlänge erfolgt. Alles das, was auf dem Gebiet des öffentlichen Funkverkehrs in den letzten Jahren zum Wohle der Allgemeinheit durch planvolle Arbeit mit vieler Mühe und großen Kosten geschaffen worden ist, wäre durch eine wahllose Freigabe der Funktelegraphie mit einem Schlage vernichtet worden, während diese Entwicklung, wenn sie in richtige Bahnen geleitet wird, für die zukünftige Gestaltung des Nachrichtendienstes auch in Deutschland bedeutungsvoll werden kann. So soll z. B. der vorstehend geschilderte Fernsprechrundspruchdienst noch weiter ausgebaut und der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden; man will vor allen Dingen weitesten Kreisen des Volkes gute Unterhaltung und Belehrungsmöglichkeiten in der Weise verschaffen, daß mit dem drahtlosen Fernsprecher allen Bevölkerungsschichten und nicht nur den wohlhabenden, die sich den Aufwand eines eigenen Empfängers erlauben können, ermöglicht wird, Vorträge künstlerischer, politischer, wissenschaftlicher und sozialer Art auf drahtlosem Wege zu hören.

Von dem Berliner Fernsprechsender und in einigen anderen Großstädten von einer Besprechungsstelle aus sollen die über das ganze Reich verbreiteten Fernsprechapparate bedient werden, und zwar derart, daß an mehreren Tagen der Woche von der Hauptfunkstelle Königs Wusterhausen für das ganze Reichgebiet, an den übrigen Tagen von den Bezirkssendern aus für die einzelnen Länder und Bezirke gesprochen wird. Als erste Stufe ist beabsichtigt, an allen Orten, in denen die nötige Teilnahme vorhanden ist, in einem Schulsaal oder einem sonst geeigneten Raum einen drahtlosen Empfangsapparat mit Lautsprecher aufzustellen, und die durch die drahtlosen Empfangsstellen aufgenommenen Vorträge usw. so zu verstärken, daß sie einer größeren Zuhörerschaft zu Gehör gebracht werden können. Als weitere Stufe kommt die Abgabe von Empfangsapparaten zum Mithören auch an Einzelteilnehmer und u. U. die Einrichtung von örtlichen Rundspruchsendern in Frage.

Mit Rücksicht auf die Finanzlage des Reichs ist die Telegraphenverwaltung selbst nicht in der Lage, für die Durchführung der neuen Aufgabe Mittel aufzuwenden, sondern hat diesen Dienst der Studiengesellschaft »Deutsche Stunde für drahtlose Belehrung und Unterhaltung« übertragen, die auf eigene Kosten vorerst in zehn Städten einen Versuch durchführen wird, um zu prüfen, ob der geschilderte Gedanke bei der Bevölkerung den gewünschten Anklang findet und in einem entsprechenden Besuch der Vorführungen zum Ausdruck kommt. Das Unternehmen selbst ist als gemeinnütziges gedacht, und zwar derart, daß nach einer angemessenen Verzinsung des Kapitals und nach entsprechenden Abgaben an die Telegraphenverwaltung ein erheblicher Teil des erzielten Reingewinns dem Reiche für Bildungszwecke zufließt.

Um eine gewisse Einheitlichkeit in den von der Reichs-Telegraphenverwaltung zu genehmigenden Empfangstypen zu bekommen, erscheint es zweckmäßig,

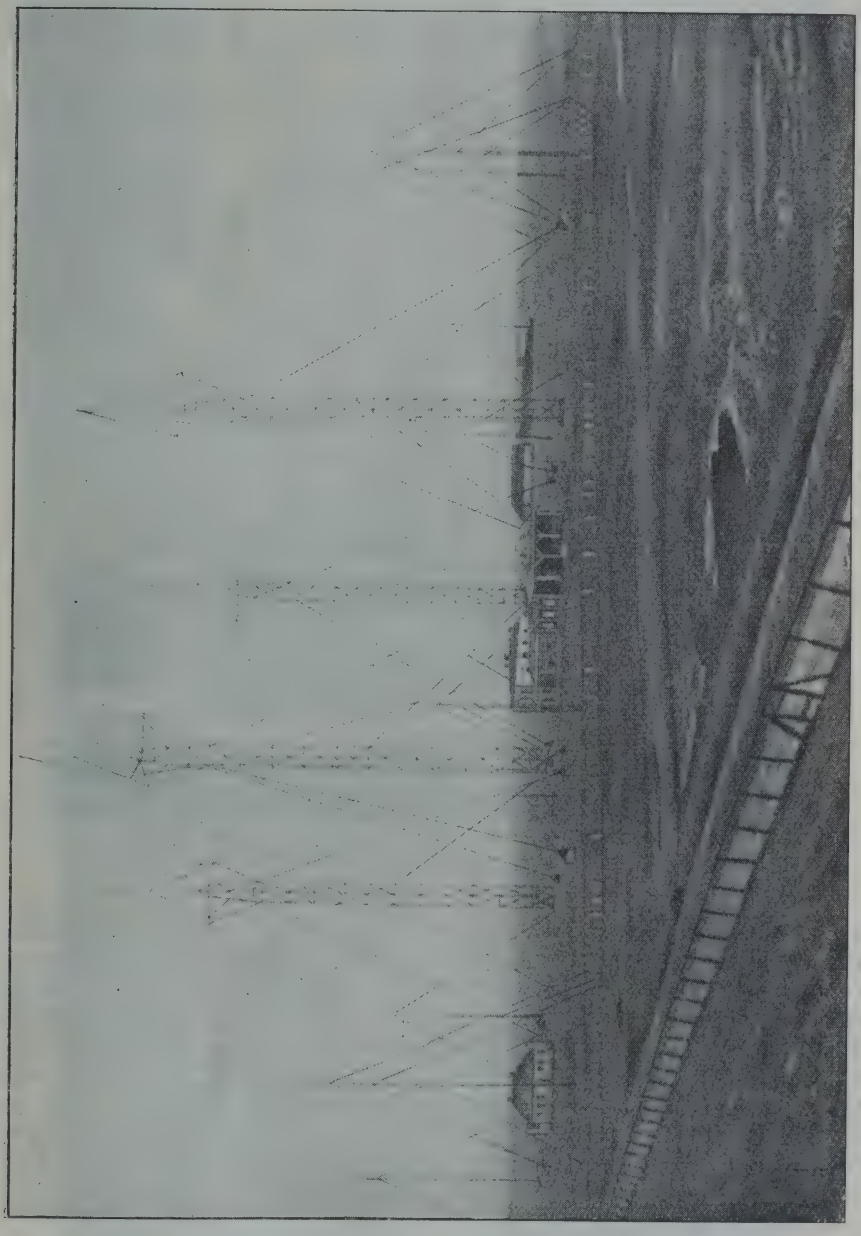
Abb. 7.



Rundspruchempfangsanlage.

(Von links nach rechts: Gleichstromnetzanschlußgerät, Empfänger, Zweiröhrenverstärker, Einröhrenverstärker.)

Abb. 8.



Gesamtansicht der Hauptfunkstelle Norddeich.

ähnlich wie in England, nur eine beschränkte Zahl von Firmen zum Aufbau dieses örtlichen Rundspruchs zuzulassen, und zwar kämen wohl nur solche Fachfirmen in Frage, die auf dem Gebiet der Funktelegraphie bereits früher gute Leistungen aufzuweisen hatten; hierdurch würde verhindert, daß sich eine größere Zahl neuer Firmen bilden, die lediglich die günstige Geschäftslage ausnutzen und nach kurzer Zeit wieder verschwinden würden, womit weder der Volkswirtschaft noch der Entwicklung der Funktelegraphie gedient wäre.

E. Öffentlicher Küstenfunkverkehr und Pressedienst der Großfunkstellen.

Nachdem die Küstenfunkstellen wieder in den öffentlichen Verkehr gestellt worden waren, ging die Reichs-Telegraphenverwaltung dazu über, sie auch mit ungedämpftem Sendegerät auszurüsten, um die weitere Reichweite dieses Geräts auszunutzen und Versuche mit drahtlosem Fernsprechen anzustellen, das zunächst in der Hauptsache zur Verbreitung allgemeiner Nachrichten (Wettermeldungen usw.) dienen soll. Die guten Reichweitergebnisse der Hauptfunkstelle Norddeich[9]) — vgl. Abb. 8 bis 11 — im Verkehr mit dem mit einem 1 kW-Röhrensender ausgerüsteten Dampfer »Cap Polonio« sind bekannt. Dieser ungedämpfte Schiffsverkehr im öffentlichen Küstenverkehr hat sich so bewährt, daß eine Ausdehnung dieses Verkehrs auch auf andere deutsche und fremdländische Dampfer in die Wege geleitet ist. Auch der Ausbau der Küstenfunkstellen zum Duplexverkehr (getrennte Sende- und Empfangsanlagen) und die Ausrüstung mit Peilgerät ist in Angriff genommen.

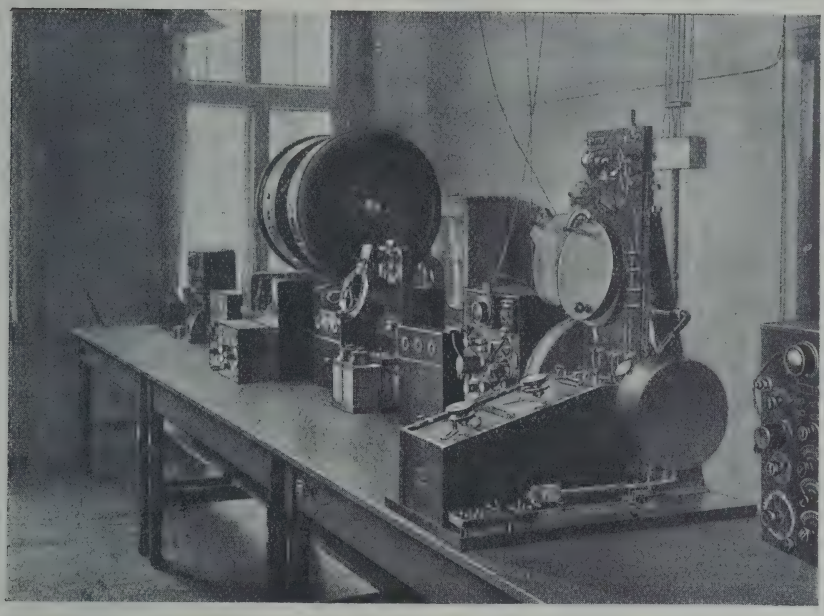
Abb. 9.

Antenneneinführung der Hauptfunkstelle Norddeich.

Neben dem amtlichen und privaten Telegrammverkehr ist die Großfunkstelle Nauen täglich mit umfangreichem Pressedienst beschäftigt. Für die weit ent-

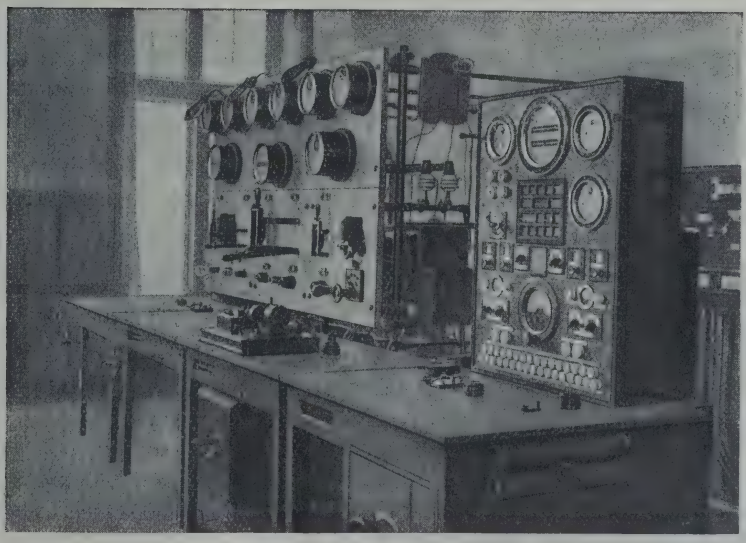
[9]) Vgl. den Aufsatz des Verfassers »Die Hauptfunkstelle Norddeich« in »Telefunken-Zeitung« von 1922, Nr. 25 und ETZ von 1922, Heft 14. Norddeich besitzt für den versuchsweise eingeführten ungedämpften Verkehr zunächst einen 1 kW-Röhrensender, der aber demnächst durch einen 5 kW-Röhrensender ersetzt wird.

Abb. 10.



Teilansicht der Empfangseinrichtung der Hauptfunkstelle Norddeich.

Abb. 11.



Teilansicht des Sendeschaltraums der Hauptfunkstelle Norddeich.

fernten überseeischen Empfangsstellen in anderen Erdteilen wird die »Transozeanpresse« (500 Wörter täglich) übermittelt. Für Europa und die benachbarten Länder gibt Nauen heute täglich zweimal einen deutschen Nachrichtendienst von zusammen 1000 Wörtern. Dieser funktelegraphische Pressedienst ist auch für die Bordfunkstellen unserer Handelsschiffe von größtem Wert. Die täglichen Nachrichten werden an Bord der größeren Personendampfer in Form einer Bordzeitung dargeboten, die kostenlos an die Fahrgäste zur Verteilung gelangt. Bei der Hamburg-Südamerikanischen-Dampfschiffahrts-Gesellschaft heißt die Bordzeitung »Telefunken-Echo« oder »Eco radio-telegráfico«, während sie beim Norddeutschen Lloyd den Titel »Ozean-Zeitung« oder »Ozean-Gazette« trägt. Beide Zeitungen werden von der »Debeg« herausgegeben, enthalten zunächst außer den täglichen Transozeannachrichten und Bordankündigungen einschlägige Anzeigen; für später ist von der Schriftleitung auch ein allgemeiner Teil in Aussicht genommen.

Die Verkehrsreglung im Reichsfunknetz erfolgt durch das Telegraphentechnische Reichsamt (Abt. IV, Funkwesen, früher Funkbetriebsamt). Diese Behörde führt auch alle technischen und Betriebsversuche bis zur betriebssicheren Verkehrsmöglichkeit durch, entwickelt die Betriebsapparate in gemeinsamer Arbeit mit der Fachindustrie, beschafft und erprobt die Apparate und baut alle Anlagen selbst auf. Die rein wissenschaftlichen Untersuchungen, z. B. der funktechnischen Strahlungserscheinungen, die Erforschung der luftelektrischen Störungen in der Funktelegraphie usw. werden in der Abt. II des Telegraphentechnischen Reichsamts ausgeführt.

Allgemeiner Anteilnahme dürften noch einige wesentliche Arbeiten auf dem Gebiet der »praktischen« Funktelegraphie und -fernsprecherei sicher sein, die in letzter Zeit beim Telegraphentechnischen Reichsamt ausgeführt worden sind oder noch entwickelt werden.

a. Ausgeführte Arbeiten.

Erprobung der verschiedenen Schnelltelegraphiesysteme für funktelegraphische Zwecke.

Praktische Einführung des Funkschnellbetriebs mit Wheatstoneapparaten auf der Funkverbindung Berlin–London (Stonehaven); ferner mit Siemensapparaten auf der Funkverbindung Berlin–Leipzig und Berlin–Budapest.

Schaffung eines brauchbaren Doppelstromgleichrichters für Schreibempfang (in Zehlendorf in Betrieb).

Gleichzeitiges Arbeiten mit mehreren Sendern (z. Zt. elf Antennen) in der Hauptfunkstelle Königs Wusterhausen.

Gleichzeitiger Empfang in Zehlendorf mit mehreren Empfängern in einer Baracke unter Benutzung eines Rahmens mit geteilten Wicklungen für drei Empfangssysteme.

Drahtloser Empfang auf der Sendestelle bei gleichzeitigem Senden.

Einführung der Kompensationsdrossel bei Gittertastung.

Zusammenschaltung zweier 1 kW-Röhrensender zur Verdopplung der Sendeenergie (Königsberg).

Fernbesprechung drahtloser Telephoniesender von beliebigen Fernsprechstellen aus.

Erstes drahtloses Gegensprechen auf große Entfernungen (Kopenhagen [Lyngby]–Berlin [Königs Wusterhausen]).

Erste drahtlose Opernübertragung.

Entwicklung von Lautsprechern.

Ausbau des Reichsfunknetzes und Einführung des Rundspruchdienstes.

b. In Vorbereitung befindliche Arbeiten.

Entwicklung eines Funkdruckers (automatischer Typendruckempfänger für Rundfunkzwecke).

Entwicklung eines Anrufapparats für drahtlose Telegraphie.

Bau eines Netzanschlußgeräts für Hochfrequenzverstärker.

Entwicklung eines guten Mikrophons für drahtlose Telephonie.

Besprechung des Mikrophons aus größerer Entfernung, z. B. zur Verbreitung von Ansprachen.

Entwicklung einer Empfangsmeßanordnung.

Richtungssendeversuche.

Gegensprechverkehr für Küstenfunkstellen.

Erweiterung der Hauptfunkstelle Königs Wusterhausen und der Hauptfunkempfangsstelle Zehlendorf (Wannseebahn).

Erweiterung des Reichsfunknetzes und des Rundspruchdienstes.

Der Erlaß über Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse im Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung,

erläutert von Dr. iur. Paul Müller, Postassessor im Reichspostministerium.

Einleitung.

Bereits im Dezember 1918 wurden sowohl im ehemaligen Reichspostgebiet wie in Bayern und Württemberg Verordnungen über die Wahlen von Beamten- und Arbeitervertretungen erlassen. Die im ehemaligen Reichspostgebiet maßgebende Verfügung vom 6. Dezember 1918 hat in ihren Grundzügen für die Beamtenausschüsse (B. A.) bis Ende Mai dieses Jahres Geltung gehabt. Die Arbeiter und Angestellten sind aus dem Kreise der 1918 gebildeten Beamten- und Arbeiterausschüsse nach dem Inkrafttreten des Betriebsrätegesetzes vom 4. Februar 1920 (Reichsgesetzbl. S. 147) ausgeschieden und haben besondere Betriebsräte gebildet. Eine Neureglung der B. A. war vom Reichspostministerium bereits durch den Erlaß vom 25. Juni 1920 (Amtsbl. S. 255) geplant. Dieser Erlaß trat jedoch zunächst nicht in Kraft. Im Laufe der Zeit drängten die Verhältnisse aber immer mehr zu einer zusammenfassenden Neureglung und Umbildung der seit 1918 bestehenden B. A., insbesondere da sich das Zustandekommen des Beamtenrätegesetzes, das ursprünglich abgewartet werden sollte, hinauszog. Das Reichspostministerium hat deshalb nach Verhandlung mit den Beamtenräten in Berlin, München und Stuttgart durch den Erlaß vom 24. April 1922 (Amtsbl. S. 61) den Erlaß vom 25. Juni 1920 (Amtsbl. S. 225) mit einigen Änderungen in Kraft gesetzt. Damit ist für die B. A. im Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung eine feste Grundlage geschaffen worden. Der Erlaß entspricht den Richtlinien, die die Reichsregierung für die allgemeine Reglung der Beamtenvertretungen gegeben hat. Er gliedert sich in sechs Abschnitte: I. Allgemeines, II. Aufbau der Beamtenausschüsse, III. Geschäftsführung der Beamtenausschüsse, IV. Aufgaben und Befugnisse der Beamtenausschüsse, V. Verfahren und VI. Schlußbestimmungen. Der Aufbau der B. A. schließt sich an den Aufbau der Verwaltungsbehörden — Verkehrsanstalten, Oberpostdirektionen und Reichspostministerium — an. Dementsprechend sind die B. A. in Ortsbeamtenausschüsse (Orts-B. A.), Bezirksbeamtenausschüsse (Bezirks-B. A.) und den Hauptbeamtenausschuß (Haupt-B. A.) eingeteilt. Daneben gibt es besondere Ausschüsse für die Amtsvorsteher (Vorsteher-A.), die auf gleicher Stufe mit den Orts-B. A. bei den O. P. D. stehen, und einen Sonderausschuß (Sonder-A.) für das bayerische Verkehrsgebiet, der für rein bayerische Angelegenheiten im Geschäftsbereich der Abt. VII des R. P. M. in München an Stelle des Haupt-B. A. tritt. Die Geschäftsführung der B. A. soll sich auf einfachster

Grundlage bewegen. Für die Reglung der Aufgaben und Befugnisse der B. A. war der Gedanke bestimmend, die B. A. zur Erfüllung ihrer vornehmsten Aufgabe, das Einvernehmen und das Vertrauen zwischen den Beamten und ihren Dienstvorgesetzten zu fördern, mit dem nötigen Rüstzeug auszustatten. Das Tätigkeitsgebiet der B. A. ist in den §§ 38 bis 44 des Erlasses fest umgrenzt. Infolge der Erweiterung der Befugnisse der Bezirks-B. A. und des Haupt-B. A. durch den Erlaß vom 24. April 1922 sind diese Ausschüsse befugt, in allen Angelegenheiten der §§ 38 bis 44 in erster Instanz tätig zu werden, soweit die betreffende Angelegenheit über den Bereich einer Dienststelle oder eines Bezirks hinaus von Bedeutung ist. Bei der Tätigkeit der Ausschüsse ist zu unterscheiden zwischen der rein beratenden, gutachtlichen Tätigkeit in den Fällen des § 39 und zwischen dem Mitwirkungsrecht in den Fällen der §§ 40 bis 44. Das Mitwirkungsrecht (Mitbestimmungsrecht) besteht darin, daß der Dienstvorgesetzte, von dringenden Fällen abgesehen, erst entscheiden kann, wenn der ihm beigeordnete B. A. keine Beschwerde gegen die in Aussicht genommene Entscheidung einlegt. In den Fällen, in denen den B. A. ein Mitwirkungsrecht zusteht, sieht der Erlaß ein förmliches Beschwerdeverfahren vor. Das Beschwerderecht des einzelnen Beamten wird dadurch nicht berührt. Der Grundgedanke des Beschwerdeverfahrens ist der, daß die Beschwerde immer an den Dienstvorgesetzten der nächsthöheren Instanz geht und daß dieser, wenn er der Beschwerde nicht glaubt abhelfen zu können, gehalten ist, den ihm beigegebenen Ausschuß zu hören. Nach den Bestimmungen der Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, Nachrichtenbl. S. 313, kann die Beschwerde statt auf dem Dienstweg auch unmittelbar bei dem nächsthöheren B. A. eingereicht werden. Die Beschwerde durchläuft im allgemeinen nur zwei Instanzen. Hiernach entscheidet auch der Dienstvorgesetzte zweiter Instanz in der Regel endgültig. Nur in solchen Beschwerdefällen, in denen die Meinungsverschiedenheit auf eine widersprechende Beurteilung des Beamtenrechts und der sich aus ihm ergebenden Verwaltungsgrundsätze zurückzuführen ist, geht die Beschwerde auch in die dritte Instanz. Wirkt in erster Instanz der Orts-B. A. beim R. P. M. mit, so ist überhaupt keine Beschwerde gegeben.

Um die Anwendung der neuen Vorschriften über die B. A. in der Praxis zu erleichtern, ist nachstehend der Erlaß vom 25. Juni 1920 (Amtsbl. S. 225) in der Fassung wiedergegeben, die er durch den Erlaß vom 24. April 1922 (Amtsbl. S. 61) erhalten hat. Die einzelnen Paragraphen des Erlasses sind in der Weise erläutert, daß zunächst die Ausführungsbestimmungen zum Erlaß vom 25. Juni 1920 (Amtsbl. S. 241 ff.) aufgeführt sind, soweit sie noch Gültigkeit haben. Eine Anführung des Ursprungs der einzelnen Ausführungsbestimmungen ist dabei unterblieben. Die weiter zu den einzelnen Paragraphen gegebenen Erläuterungen bauen sich auf den den Erlaß ergänzenden Verfügungen des Reichspostministeriums auf. Soweit dabei im Nachrichtenblatt veröffentlichte Verfügungen oder allgemeine, an alle Oberpostdirektionen ergangene Verfügungen zugrunde liegen, sind sie besonders angeführt. Die auf das Wahlverfahren bezüglichen Vorschriften sind nicht erläutert, da nicht anzunehmen ist, daß nach ihnen nochmals eine allgemeine Wahl der B. A. stattfindet. Aus dem gleichen Grund ist von einem Abdruck der Wahlordnung abgesehen worden.

Wie bereits in vorstehenden Ausführungen sind in den Erläuterungen folgende besondere Abkürzungen angewandt:

B. A. = Beamtenausschuß oder Beamtenausschüsse,
Orts-B. A. = Ortsbeamtenausschuß oder Ortsbeamtenausschüsse,
Bezirks-B. A. = Bezirksbeamtenausschuß oder Bezirksbeamtenausschüsse,
Haupt-B. A. = Hauptbeamtenausschuß,
Sonder-A. = Sonderausschuß,
Vorsteher-A. = Vorsteherausschuß oder Vorsteherausschüsse.

Zur Erleichterung der Übersicht ist ferner am Schlusse ein kurzer Sachweiser gebracht.

Erlaß über Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse im Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung vom 25. Juni 1920 (Amtsbl. S. 225). 24. April 1922 (Amtsbl. S. 61).

Bis zur gesetzlichen Reglung gelten für die Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse folgende Bestimmungen.

I. Allgemeines.

§ 1.

Die Beamtenausschüsse vertreten die Beamten bei deren Dienstvorgesetzten in den durch diesen Erlaß vorgesehenen Angelegenheiten. Sie gliedern sich in Ortsbeamtenausschüsse, Bezirksbeamtenausschüsse und einen Hauptbeamtenausschuß. Auch können Vorsteherausschüsse gebildet werden.

Die Befugnis der wirtschaftlichen Vereinigungen von Beamten, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten, wird durch diesen Erlaß nicht berührt.

Zu § 1.

1. Jeder Beamte der R. P. und T. V. wird bei seinen Dienstvorgesetzten in den durch den Erlaß vorgesehenen Angelegenheiten durch einen B. A. vertreten.

2. Jedem Dienstvorgesetzten ist mindestens ein Orts-B. A. oder an dessen Stelle ein Vertrauensmann beigegeben. Bei jeder O. P. D. besteht neben dem Orts-B. A. noch ein Bezirks-B. A., beim R. P. M. in Berlin neben dem Orts-B. A. der Haupt-B. A.; Vorsteher-A. zählen zu den Orts-B. A. und sind den Präsidenten der O. P. D. beigegeben.

3. Bei der Abteilung VII des R. P. M. in München besteht neben dem Orts-B. A. für rein bayerische Angelegenheiten ein Sonderausschuß, der für diese Angelegenheiten an die Stelle des Haupt-B. A. tritt.

§ 2.

Beamte im Sinne des Erlasses sind alle Beamten, einschließlich der im Vorbereitungsdienst befindlichen Beamten, und die Postagenten. Bedienstete, die nicht im Beamtenverhältnis stehen, sind weder wahlberechtigt noch wählbar.

Ferner kommen in Betracht:

a) für das bayerische Verkehrsgebiet:
   die anstellungsberechtigten aversionierten Hilfspostboten mit mehr als 8000 anrechnungsfähigen Dienststunden,

) für das württembergische Verkehrsgebiet:
   die Beamtenanwärterinnen, die vertragsmäßig angestellten Briefträger, Landpostboten, Postboten, Hilfspostunterbeamten und ständigen Aushelfer.

Zu § 2.

Beamte im Ehrenamt (Hilfstelleninhaber) gehören nicht hierher.

§ 3.

Dienstvorgesetzte im Sinne dieses Erlasses sind der Reichspostminister, der Präsident des Telegraphentechnischen Reichsamts, die Vorsteher der zentralen Ämter im Verkehrsgebiet der Abteilung des Reichspostministeriums in München — des Personalamts, des Revisionsamts, der Verkehrskontrolle, des Verkehrsamts und des Tele-

graphenkonstruktionsamts in München und der Postanweisungskontrolle in Bamberg —, ferner die Präsidenten der Oberpostdirektionen und die Vorsteher der den Oberpostdirektionen unterstellten Verkehrsanstalten, Telegraphenbauämter und sonstigen derartigen selbständigen Dienststellen.

Zu § 3.

Zu den Vorstehern der den O. P. D. unterstellten Verkehrsanstalten gehören auch die Postagenten.

II. Aufbau der Beamtenausschüsse.

1. Ortsbeamtenausschüsse.

§ 4.

Ortsbeamtenausschüsse werden gebildet

a) beim Reichspostministerium in Berlin und bei der Abteilung des Reichspostministeriums in München,
b) bei folgenden, dem Reichspostministerium unmittelbar unterstellten Dienststellen: dem Telegraphentechnischen Reichsamt in Berlin sowie den zentralen Ämtern im Verkehrsgebiet der Abteilung des Reichspostministeriums in München,
c) bei den Oberpostdirektionen,
d) bei den den Oberpostdirektionen unterstellten Verkehrsanstalten, Telegraphenbauämtern und sonstigen derartigen selbständigen Dienststellen.

Zu § 4.

Bei Dienststellen, die in der Regel weniger als 20 Beamte beschäftigen, tritt an Stelle des Orts-B. A. ein Vertrauensmann (§ 5).

§ 5.

Der Ortsbeamtenausschuß vertritt die Beamten, die denselben unmittelbaren Dienstvorgesetzten (§ 3) haben.

Für jede Oberpostdirektion und jede der Oberpostdirektion unterstellte selbständige Dienststelle (Verkehrsanstalt usw.) wird in der Regel nur ein Beamtenausschuß gebildet. Lassen die räumlichen Verhältnisse, die Zahl der Beamten oder sonstige Umstände es geboten erscheinen, kann für die Beamten einer nachgeordneten Dienststelle, z. B. einer Zweigpostanstalt, ein besonderer Beamtenausschuß gebildet werden. Die Entscheidung hierüber trifft die Oberpostdirektion im Benehmen mit dem Bezirksbeamtenausschuß.

Bei Dienststellen, die in der Regel weniger als 20 Beamte beschäftigen, tritt an die Stelle des Beamtenausschusses ein Vertrauensmann. Erhöht sich die Zahl der Beamten für längere Zeit auf über 20, so ist für diese Zeit ein zweiter Vertrauensmann zu wählen. Die beiden Vertrauensmänner sollen verschiedenen Beamtengruppen (§ 8) angehören.

Zu § 5.

1. Hiernach vertreten die Orts-B. A. folgende Beamten:
   a) Der Orts-B. A. beim R. P. M. in Berlin vertritt die Beamten, die beim R. P. M. in Berlin beschäftigt sind, bis zum Staatssekretär aufwärts, den Präsidenten des Telegraphentechnischen Reichsamts, die Präsidenten der O. P. D. — mit Ausnahme der Präsidenten der O. P. D. in Bayern — und den Vorsteher der Generalpostkasse in Berlin. Er vertritt diese Beamten beim Reichspostminister als ihrem unmittelbaren Dienstvorgesetzten.

b) Der Orts-B. A. bei der Abt. VII in München vertritt die Beamten, die bei dieser Abteilung beschäftigt sind, bis zum Staatssekretär aufwärts, die Vorsteher der zentralen Ämter im Verkehrsgebiet der Abt. VII des R. P. M. in München und die Präsidenten der O. P. D. in Bayern. Er vertritt diese Beamten beim Reichspostminister als ihrem unmittelbaren Dienstvorgesetzten.

c) Der Orts-B. A. beim Telegraphentechnischen Reichsamt vertritt die bei diesem Reichsamt beschäftigten Beamten. Er vertritt sie beim Präsidenten des Telegraphentechnischen Reichsamts als ihrem unmittelbaren Dienstvorgesetzten. Dies gilt entsprechend für die Orts-B. A. bei den zentralen Ämtern im Verkehrsgebiet der Abt. VII des R. P. M. in München.

d) Der Orts-B. A. bei der O. P. D. vertritt die bei der O. P. D. beschäftigten Beamten und die Vorsteher der der O. P. D. unterstellten Verkehrsanstalten, Telegraphenbauämter und sonstigen derartigen selbständigen Dienststellen (Oberpostdirektoren, Post- und Telegraphendirektoren, Oberpostmeister, Oberpostinspektoren und Postinspektoren — als Amtsvorsteher —, Postmeister, Oberpostsekretäre und Postsekretäre — als Amtsvorsteher —, Postverwalter und Postagenten).

Ist ein Vorsteherausschuß gebildet, so vertritt der Orts-B. A. bei der O. P. D. die bei der O. P. D. beschäftigten Beamten und die Postagenten und der Vorsteher-A. die oben aufgeführten Vorsteher der der O. P. D. unterstellten Verkehrsanstalten usw. mit Ausnahme der Postagenten.

Für die Beamten der O. P. D. können außerdem noch besondere Orts-B. A. gebildet werden (Nachrichtenbl. Vf. Nr. 645 von 1922, Nachrichtenbl. S. 407).

Der Orts-B. A. bei der O. P. D., der besondere Ausschuß für die Beamten der O. P. D. und der Vorsteher-A. vertreten diese Beamten bei dem Präsidenten der O. P. D. als ihrem unmittelbaren Dienstvorgesetzten.

e) Der Orts-B. A. bei einer der O. P. D. unterstellten Verkehrsanstalt und sonstigen derartigen Dienststelle vertritt die Beamten, die bei der Verkehrsanstalt usw. beschäftigt sind. Er vertritt diese Beamten beim Vorsteher der Verkehrsanstalt usw. als ihrem unmittelbaren Dienstvorgesetzten.

2. Der Orts-B. A. vertritt sowohl die dauernd als auch die nur vorübergehend bei der Dienststelle beschäftigten Beamten.

3. Ein Vertrauensmann wird bei allen Postagenturen und bei den kleineren P. A. III vorhanden sein. Er vertritt die Beamten dieser Dienststellen bei dem Postagenten oder dem Vorsteher des P. A. III als ihrem unmittelbaren Dienstvorgesetzten. Der Vertrauensmann hat die Rechte und Pflichten eines Beamtenausschusses.

Wenn die Zahl der Beamten sich für längere Zeit auf über 20 erhöht, z. B. bei einer in einem Badeort gelegenen Verkehrsanstalt für die Sommermonate, so ist für diese Zeit noch ein zweiter Vertrauensmann zu wählen. Beide Vertrauensmänner vertreten dann gemeinschaftlich die Beamten bei ihrem Dienstvorgesetzten.

§ 6.

Der Ortsbeamtenausschuß besteht bei Dienststellen mit

	20	bis	50	Beamten	aus 3	Mitgliedern,
über	50	»	100	»	» 5	»
»	100	»	500	»	» 6	»
»	500	»	1 000	»	» 7	»
»	1 000	»	1 500	»	» 8	»
»	1 500			»	» 9	»

Zu § 6.

Die Mitglieder verteilen sich nach näherer Bestimmung des § 8 auf die aus mehreren Besoldungsgruppen zusammengefaßten Gruppen A, B und C. Fällt eine der Gruppen A, B oder C bei der Wahl aus, so vermindert sich die Zahl der Ausschußmitglieder entsprechend.

§ 7.

Die Mitglieder des Ortsbeamtenausschusses werden von den Beamten, deren Vertretung ihm obliegt, in geheimer, unmittelbarer und, soweit nicht Ausnahmen vorgesehen sind, nach den Grundsätzen der Verhältniswahl abzuhaltender Wahl auf die Dauer von 2 Jahren gewählt.

Wahlberechtigt sind alle mindestens 18 Jahre alten Beamten. Das Wahlrecht ruht, solange der Beamte des Dienstes vorläufig enthoben ist.

Wählbar sind alle mindestens 24 Jahre alten Beamten, die nicht mehr in der Berufsausbildung stehen und am Wahltag mindestens 3 Jahre Beamte sind.

§ 8.

Im Ortsbeamtenausschuß müssen vertreten sein:

A. Die Beamten der zusammengefaßten Gruppen I bis IV der Besoldungsordnung,
B. die Beamten der zusammengefaßten Gruppen V bis IX der Besoldungsordnung und
C. die Beamten der zusammengefaßten Gruppen X und aufwärts der Besoldungsordnung und die Beamten mit Einzelgehältern.

Jede der drei Gruppen muß im Ausschuß zahlenmäßig entsprechend dem Stärkeverhältnis, wie es zur Zeit der Anberaumung der Wahl besteht, mindestens aber durch ein Mitglied vertreten sein. Jedoch hat eine Gruppe, die nicht mindestens drei Wahlberechtigte aufweist, keinen Vertreter im Ausschuß.

Bei Zusammensetzung des Ausschusses sind ferner die verschiedenen Berufsgruppen der männlichen und weiblichen Beamten nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

Die noch nicht planmäßig angestellten Beamten werden bei der Wahl in diejenige der Gruppen A, B oder C eingereiht, in der sie regelmäßig ihre erste Anstellung erlangen. Die Postagenten werden in die Gruppe A eingereiht. Dies gilt auch für diejenigen Bediensteten in Bayern und Württemberg, die den Beamten im Sinne dieses Erlasses gleichgestellt sind.

Zu § 8.

Beim Aufrücken eines Ausschußmitgliedes in eine einer höheren Gruppe (B oder C) angehörige Besoldungsklasse erlischt die Mitgliedschaft. Es rückt ein Ersatzmitglied (§ 17) ein. Fällt eine Gruppe bei der Wahl aus, so können ihre Sitze nicht einer anderen Gruppe zufallen, sondern bleiben unbesetzt.

§ 9.

(Gestrichen.)

§ 10.

Für das Wahlverfahren ist die beiliegende Wahlordnung maßgebend.

Zu § 10.

Von einem Abdruck der Wahlordnung ist hier abgesehen worden.

2. Vorsteherausschüsse.

§ 11.

Der Vorsteherausschuß ist ein Ortsbeamtenausschuß, der die Oberpostdirektoren, Postdirektoren (Amtsvorsteher), Telegraphendirektoren (Amtsvorsteher), Oberpostmeister, Oberpostinspektoren (Amtsvorsteher), Postinspektoren (Amtsvorsteher), Postmeister, Oberpostsekretäre (Amtsvorsteher), Postsekretäre (Amtsvorsteher) und Postverwalter eines Oberpostdirektionsbezirks bei der Oberpostdirektion vertritt. Er tritt hinsichtlich der von ihm vertretenen Beamten an die Stelle des Ortsbeamtenausschusses bei der Oberpostdirektion. Vorsteherausschüsse werden gebildet, wenn die Mehrheit der stimmberechtigten Amtsvorsteher des Oberpostdirektionsbezirks sich dafür ausspricht. Hierüber wird schriftlich abgestimmt.

Der Vorsteherausschuß besteht aus 5 Mitgliedern. Ihm müssen je ein Oberpostdirektor, Post- oder Telegraphendirektor, ein Oberpostmeister, Oberpostinspektor, Postinspektor, Postmeister oder Oberpostsekretär und ein Postsekretär oder Postverwalter angehören. Die Mitglieder werden mit einfacher Stimmenmehrheit durch gemeinsame schriftliche Abstimmung aller Amtsvorsteher, deren Vertretung dem Vorsteherausschuß obliegt, aus deren Mitte gewählt.

Zu § 11.

1. Der Vorsteher-A. vertritt die Post- und Telegraphendirektoren, Oberpostinspektoren, Postinspektoren, Oberpostsekretäre und Postsekretäre nur insoweit, als sie Amtsvorsteher sind. Er vertritt nicht die Postagenten und auch nicht die beigeordneten Post- und Telegraphendirektoren. Die Postagenten werden durch den Orts-B. A. bei der O. P. D. und die beigeordneten Post- und Telegraphendirektoren durch den Orts-B. A. der Verkehrsanstalt usw., bei der sie beschäftigt sind, vertreten.

2. Dem Vorsteher-A. muß mindestens je ein Vertreter der 3 Vorstehergruppen der V. A. I, II, III oder entsprechender anderer Dienststellen angehören; also mindestens

a) ein Oberpostdirektor, Post- oder Telegraphendirektor als Vorsteher eines Verkehrsamts I oder einer entsprechenden anderen Dienststelle,
b) ein Oberpostmeister, Oberpostinspektor, Postinspektor, Postmeister oder Oberpostsekretär als Vorsteher eines Postamts II oder einer entsprechenden anderen Dienststelle und
c) ein Postmeister, Oberpostsekretär, Postsekretär oder Postverwalter als Vorsteher eines Postamts III oder einer entsprechenden anderen Dienststelle.

Die Besetzung der weiteren zwei Mitgliedersitze im Vorsteher-A. ist freigestellt. Postmeister und Oberpostsekretäre rechnen nur dann zur Gruppe b, wenn sie Vorsteher eines Postamts II oder einer entsprechenden anderen Dienststelle sind (vgl. Bescheid Nr. 26 im Nachrichtenbl. von 1922, S. 563).

3. Der Vorsteher-A. hat seinen Sitz am Amtsort der O. P. D., bei der er gebildet ist. In der Regel sind daher seine Versammlungen am Sitze der O. P. D. abzuhalten, es sei denn, daß Rücksichten auf die Zugverbindungen oder auf Verminderung der aus der Reichskasse zahlbaren Reisekosten in besonderen Fällen die Wahl eines anderen Ortes gerechtfertigt erscheinen lassen (Vf. des R. P. M. vom 29. November 1921, VI Q).

4. Wo kein Vorsteher-A. besteht, kann er jederzeit gebildet werden.

3. Bezirksbeamtenausschüsse.

§ 12.

Bei jeder Oberpostdirektion wird außer dem Ortsbeamtenausschuß ein Bezirksbeamtenausschuß gebildet. Dieser vertritt die Beamten, deren gemeinsamer Dienstvorgesetzter zweiter Instanz der Präsident der Oberpostdirektion ist, ferner in besonderen Fällen (§§ 41, 42) auch die im Bezirk einer Oberpostdirektion beschäftigten Beamten, deren unmittelbarer Dienstvorgesetzter der Präsident der Oberpostdirektion, der Präsident des Telegraphentechnischen Reichsamts oder der Vorsteher eines der zentralen Ämter im Verkehrsgebiet der Abteilung VII des Reichspostministeriums in München ist.

Zu § 12.

1. Die Vorschriften des § 12 werden ergänzt durch die Bestimmungen des Erlasses vom 24. April 1922, II A Ziff. 13 (Amtsbl. S. 61): »Die Bezirksbeamtenausschüsse vertreten die Beamten ihres Bezirks in allen Angelegenheiten der §§ 39 bis 45 des Erlasses, soweit sie über den Bereich einer Dienststelle, aber nicht über den Bereich des Bezirks hinaus von Bedeutung sind«.

2. Der Bezirks-B. A. ist teils in erster, teils in zweiter Instanz tätig.

3. In erster Instanz ist der Bezirks-B. A. tätig:
   a) in den Fällen der §§ 41 und 42 (Wiedereinstellung strafweise entlassener Beamter und Ernennung von Postvertrauensärzten) und
   b) in allen anderen Angelegenheiten der §§ 39 bis 45, soweit sie über den Bereich einer Dienststelle, aber nicht über den Bereich des Bezirks hinaus von Bedeutung sind. Er vertritt dabei alle Beamten des Bezirks.

4. In zweiter Instanz ist der Bezirks-B. A. im Beschwerdeverfahren tätig. Er vertritt dabei die Beamten, deren gemeinsamer Dienstvorgesetzter zweiter Instanz der Präsident der O. P. D. ist. Es sind dies alle Beamten, die bei den der O. P. D. unterstellten Verkehrsanstalten, Telegraphenbauämtern und sonstigen derartigen selbständigen Dienststellen beschäftigt sind, also dieselben Beamten, für die der Vorsteher der Verkehrsanstalt usw. der Dienstvorgesetzte erster Instanz ist. Nicht vertritt der Bezirks-B. A. im Beschwerdeverfahren die Vorsteher der der O. P. D. unterstellten Verkehrsanstalten usw. und die bei der O. P. D. sowie bei dem Telegraphentechnischen Reichsamt und bei den zentralen Ämtern im Verkehrsgebiet der Abt. VII des R. P. M. in München beschäftigten Beamten.

5. In allen Fällen, also sowohl bei seiner Tätigkeit in erster wie in zweiter Instanz, sind von der Vertretung durch den Bezirks-B. A. ausgenommen: der Präsident des Telegraphentechnischen Reichsamts, die Präsidenten der O. P. D., die Vorsteher der zentralen Ämter im Verkehrsgebiet der Abt. VII des R. P. M. in München und der Vorsteher der Generalpostkasse.

§ 13.

Der Bezirksbeamtenausschuß besteht bei Bezirken mit

			1 000	Beamten	aus	5	Mitgliedern,
über	1 000	bis	2 000	»	»	6	»
»	2 000	»	3 000	»	»	7	»
»	3 000	»	4 000	»	»	8	»
»	4 000	»	5 000	»	»	9	»
»	5 000	»	6 000	»	»	10	»
»	6 000			»	»	11	»

§ 14.

Die Mitglieder des Bezirksbeamtenausschusses werden von den Beamten, deren Vertretung ihm obliegt, gewählt. Die Wahlbezirke der Ortsbeamtenausschüsse bei den der Oberpostdirektion unterstellten Dienstvorgesetzten (§ 3), bei der Oberpostdirektion, beim Telegraphentechnischen Reichsamt und bei den zentralen Ämtern im Verkehrsgebiet der Abteilung des Reichspostministeriums in München gelten als Stimmbezirke für die Wahl zum Bezirksbeamtenausschuß. Im übrigen finden auf die Wahl die Bestimmungen in den §§ 7 und 8 Anwendung.

Der Bezirksbeamtenausschuß muß mindestens 1 weibliches Mitglied aufweisen. Wählbar sind nur solche Beamte, die 6 Monate dem Bezirk angehören.

Für das Wahlverfahren gilt die beiliegende Wahlordnung.

4. Hauptbeamtenausschuß.

§ 15.

Beim Reichspostministerium in Berlin wird außer dem Ortsbeamtenausschuß ein Hauptbeamtenausschuß gebildet. Dieser vertritt alle Beamten, deren gemeinsamer Dienstvorgesetzter der Reichspostminister ist.

Zu § 15.

1. Die Vorschriften des § 15 werden ergänzt durch die Bestimmungen des Erlasses vom 24. April 1922, II A Ziff. 13 (Amtsbl. S. 61): »Der Hauptbeamtenausschuß vertritt die gesamte Beamtenschaft in allen Angelegenheiten der §§ 39 bis 45 des Erlasses, soweit sie über den Bereich eines Bezirks hinaus von Bedeutung sind.«

2. Der Haupt-B. A. ist teils in erster, teils in zweiter und dritter Instanz tätig.

3. In erster Instanz ist der Haupt-B. A. tätig in allen Fällen der §§ 39 bis 45 des Erlasses, soweit sie über den Bereich eines Bezirks hinaus von Bedeutung sind. Er vertritt dabei die gesamte Beamtenschaft der R. P. u. T. V.

4. In zweiter und dritter Instanz wird der Haupt-B. A. im Beschwerdeverfahren tätig. Er vertritt dabei die Beamten, deren Dienstvorgesetzter zweiter oder dritter Instanz der Reichspostminister ist. Dies sind alle Beamten mit Ausnahme der beim R. P. M. in Berlin und bei der Abt. VII des R. P. M. in München beschäftigten Beamten sowie des Präsidenten des Telegraphentechnischen Reichsamts, der Vorsteher der zentralen Ämter im Verkehrsgebiet der Abt. VII des R. P. M. in München, der Präsidenten der O. P. D. und des Vorstehers der Generalpostkasse.

5. Für rein bayerische Angelegenheiten besteht an Stelle des Haupt-B. A. ein Sonder-A. in München.

§ 16.

Der Hauptbeamtenausschuß besteht aus 21 Mitgliedern, von denen mindestens ein Mitglied ein weiblicher Beamter sein muß.

Der Hauptbeamtenausschuß wird von den Beamten, deren Vertretung ihm obliegt, gewählt. Für die Wahl bilden das frühere Reichspostgebiet (ohne Bayern und Württemberg), Bayern und Württemberg je einen Wahlkörper. Die Beamten des früheren Reichspostgebiets wählen 18 Mitglieder, die Beamten in Bayern 2 Mitglieder und die Beamten in Württemberg 1 Mitglied des Hauptbeamtenausschusses. Von den in Bayern zu wählenden Beamten muß 1 Mitglied der Gruppe A und 1 Mitglied der Gruppe B angehören. Das in Württemberg zu wählende Mitglied muß der Gruppe A angehören.

Die in Bayern gewählten beiden Mitglieder des Hauptbeamtenausschusses bilden zusammen mit 4 weiteren in Bayern zu wählenden Mitgliedern einen Sonderausschuß, der seinen Sitz in München hat. Der Sonderausschuß besteht hiernach aus insgesamt 6 Mitgliedern; von diesen müssen 3 der Gruppe A, 2 der Gruppe B und 1 der Gruppe C angehören. Ein Mitglied des Sonderausschusses muß ein weiblicher Beamter sein.

Im übrigen finden auf die Wahl des Hauptbeamtenausschusses und des Sonderausschusses die Bestimmungen in den §§ 7 und 8 Anwendung. Für das Wahlverfahren gilt die beiliegende Wahlordnung.

5. Gemeinschaftliche Bestimmungen.

§ 17.

Für jedes Mitglied eines Beamtenausschusses ist ein Stellvertreter zu wählen. Dieser tritt bei Behinderung des Mitglieds in Tätigkeit.

Eine besondere Wahl von Stellvertretern findet in den Fällen, wo Vorschlagslisten aufgestellt werden, nicht statt.

In die Beamtenausschüsse sind nach Möglichkeit nur solche Beamte zu wählen, die am Sitze des Ausschusses oder in dessen nächster Nähe wohnen.

Zu § 17.

Als Stellvertreter treten bei Behinderung — auch vorübergehender — von Mitgliedern die auf die gewählten Mitglieder in der betreffenden Vorschlagsliste und in der betreffenden Gruppe folgenden Beamten (Ersatzmitglieder) der Reihenfolge nach ein. Aus anderen Vorschlagslisten oder anderen Gruppen, als aus denen das betreffende Mitglied entstammt, kann der Stellvertreter auch dann nicht entnommen werden, wenn die betreffende Liste und Gruppe keine weiteren Ersatzmitglieder aufweist.

§ 18.

Die Dienstvorgesetzten wählen in die Ausschüsse, durch die sie vertreten werden. Sie sind in die Ausschüsse bei ihren eigenen Dienststellen nicht wählbar, auch wählen sie nicht in diese Ausschüsse.

§ 19.

In die Ausschüsse sind auch solche Beamte wählbar, die die Geschäfte der Dienstvorgesetzten vorübergehend oder teilweise zu führen haben. Diese Beamten dürfen jedoch, soweit sie die Geschäfte des Dienstvorgesetzten führen, in den Ausschüssen nicht tätig werden.

Zu § 19.

Post- und Telegraphendirektoren, die bei Verkehrsanstalten usw. beschäftigt, aber nicht Amtsvorsteher sind und vorübergehend oder teilweise die Geschäfte der Amtsvorsteher führen, können zum Orts-B. A. bei der Verkehrsanstalt usw. wählen und auch gewählt werden, dürfen aber, soweit sie die Geschäfte des Amtsvorstehers führen, im Ausschuß nicht mitwirken.

§ 20.

Kein Beamter darf mehreren Ausschüssen gleichzeitig angehören.

Zu § 20.

Wenn ein Beamter in zwei oder mehr Ausschüsse gewählt ist, so muß er nach erfolgter Wahl die Erklärung abgeben, welchem der Ausschüsse er angehören will. Ist ein Beamter in einen Ausschuß gewählt und kommt er zugleich als Ersatzmitglied für einen anderen Ausschuß in Frage, so muß die Erklärung, für welchen der Ausschüsse

der Beamte sich entscheiden will, gleichfalls möglichst sofort nach der Wahl, spätestens aber dann abgegeben werden, wenn eine Betätigung — sei es auch nur eine vorübergehende — in dem anderen Ausschuß in Frage kommt.

§ 21.

Die Mitgliedschaft im Beamtenausschuß endet
a) mit dem Verlust der Wählbarkeit,
b) mit der Niederlegung,
c) mit der Aberkennung durch Beschluß des Hauptbeamtenausschusses.

Die Aberkennung der Mitgliedschaft kann erfolgen, wenn das Mitglied eines Beamtenausschusses die ihm als solchem obliegenden Pflichten verletzt. Zur Aberkennung der Mitgliedschaft bedarf es einer Mehrheit von $^2/_3$ der stimmberechtigten Mitglieder.

Zu § 21.

Nach Ziff. a endet die Mitgliedschaft im B. A. mit dem Verlust der Wählbarkeit. Die Wählbarkeit geht u. a. verloren, wenn das Mitglied aus dem Wahlkörper ausscheidet, von dem es gewählt worden ist (§ 7 Abs. 3). Die Mitgliedschaft endet also z. B. beim Aufrücken eines Ausschußmitgliedes in eine einer höheren Gruppe angehörige Besoldungsklasse (§ 8) oder wenn das Mitglied eines Orts-B. A. bei einem P. A. nach einem P. A. versetzt wird, für das ein anderer Orts-B. A. errichtet ist, oder wenn das Mitglied eines Bezirks-B. A. in den Bezirk einer anderen O. P. D. versetzt wird.

§ 22.

Eine Neuwahl findet statt, wenn die Zahl der Ausschußmitglieder unter die vorgeschriebene Mitgliederzahl sinkt.

Nach Ablauf der Wahlzeit bleiben die Mitglieder des alten Ausschusses noch so lange im Amt, bis der neue Ausschuß gewählt ist.

Zu § 22.

Bei Feststellung der Zahl der Ausschußmitglieder im Sinne des Abs. 1 sind die Ersatzmitglieder (§ 17) mit zu berücksichtigen.

§ 23.

Einsprüche gegen das Wahlverfahren und die Zusammensetzung eines Ausschusses werden von dem Ausschuß höherer Instanz entschieden. Über Einsprüche gegen das Wahlverfahren und die Zusammensetzung des Hauptbeamtenausschusses entscheidet dieser selbst.

Zu § 23.

Vgl. §§ 19 bis 22 der Wahlordnung (Amtsbl. von 1920, S. 239).

III. Geschäftsführung der Beamtenausschüsse.

§ 24.

Die Ausschüsse wählen aus ihrer Mitte mit einfacher Stimmenmehrheit einen Vorsitzenden und seinen Stellvertreter. Bei Stimmengleichheit gibt der Beamte, der die längste Dienstzeit aufzuweisen hat, den Ausschlag. Der Vorsitzende und im Falle der Behinderung sein Stellvertreter sind befugt, den Ausschuß dem Dienstvorgesetzten gegenüber zu vertreten. Der Vorsitzende und sein Stellvertreter sollen verschiedenen Beamtengruppen (§ 8) angehören. Die erfolgte Wahl ist dem Dienstvorgesetzten unverzüglich anzuzeigen.

Zu § 24.

1. Die Vorschriften des § 24 werden ergänzt durch die Bestimmungen im Erlaß vom 24. April 1922, II A Ziff. 11 (Amtsbl. S. 61):

»Zur Führung der laufenden Geschäfte wählen der Hauptbeamtenausschuß und die Bezirksbeamtenausschüsse aus ihrer Mitte je einen geschäftsführenden Ausschuß. Dieser besteht beim Hauptbeamtenausschuß aus 7, bei den Bezirksbeamtenausschüssen aus je 3 Mitgliedern. Die Vorsitzenden des Gesamtausschusses sind zugleich die Vorsitzenden der geschäftsführenden Ausschüsse.«

2. Bei Orts-B. A. ist die Bildung geschäftsführender Ausschüsse nicht vorgesehen.

3. Unter der Dienstzeit im Sinne des Satzes 2 ist die Zivil- und Militärdienstzeit zu verstehen.

§ 25.

Die Sitzungen der Ausschüsse zerfallen in

a) solche, die der Ausschuß unter sich abhält (engere Sitzungen),
b) solche, die der Ausschuß in Gemeinschaft mit dem Dienstvorgesetzten, dem er beigegeben ist, abhält (erweiterte Sitzungen).

Beide Arten von Sitzungen finden je nach dem Bedürfnis statt. Die engeren Sitzungen werden vom Vorsitzenden des Ausschusses, die erweiterten Sitzungen vom Dienstvorgesetzten im Benehmen mit dem Vorsitzenden des Ausschusses anberaumt. In den erweiterten Sitzungen führt der Dienstvorgesetzte den Vorsitz.

Zu § 25.

1. Die Regel bilden Sitzungen, die vom Vorsitzenden des Ausschusses anberaumt werden. Der Vorsteher der Behörde oder dessen Vertreter nimmt an diesen Sitzungen auf eigenen Wunsch oder auf Wunsch des Ausschusses teil.

2. Nehmen Vertreter der Verwaltung an solchen Sitzungen teil, die vom Vorsitzenden des Ausschusses einberufen sind, so führt der Vorsitzende des Ausschusses den Vorsitz (Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, letzter Abs., Nachrichtenbl. S. 313). Den Vertretern der Verwaltung wird in solchen Fällen vom Versammlungsleiter auf Wunsch jederzeit — auch außer der Reihe der vorgemerkten Redner — das Wort zu erteilen sein.

3. Es ist tunlichst mündlicher Verkehr zwischen den Dienstvorgesetzten und dem Ausschuß anzustreben. Besonders gilt dies für den Verkehr mit dem Orts-B. A. Die mündliche Erörterung einer Angelegenheit ist der schriftlichen, wenn irgend angängig, schon deshalb vorzuziehen, weil sie dazu beiträgt, die Angelegenheit rasch zu erledigen, Mißverständnisse von vornherein auszuschließen und das gegenseitige Vertrauen zu stärken. In vielen Fällen wird es genügen, daß der Dienstvorgesetzte die Angelegenheit mit dem Vorsitzenden des Ausschusses, unter Umständen unter Hinzuziehung eines zweiten Ausschußmitgliedes, bespricht. Ein Beschluß des Ausschusses wird nur in wichtigen Angelegenheiten und nur dann herbeizuführen sein, wenn nach Lage des Falles der Vorsitzende des Ausschusses allein die Verantwortung für die Erledigung der Angelegenheit nicht übernehmen kann.

§ 26.

Ein endgültiger Beschluß kann nur gefaßt werden, wenn die Mitglieder rechtzeitig geladen worden sind und mindestens die Hälfte der Ausschußmitglieder anwesend ist. Die Beschlüsse werden mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit gilt der Antrag als abgelehnt.

Zu § 26.

1. An der Abstimmung beteiligte Ersatzmitglieder (§ 17) werden bei Feststellung der Mindestzahl gemäß Satz 1 mitgezählt.

2. In eigenen Angelegenheiten dürfen Ausschußmitglieder sich an der Beratung und Abstimmung nicht beteiligen.

§ 27.

In Angelegenheiten, die nur einzelne Gruppen der Beamten (§ 8) berühren, können diese Gruppen im Benehmen mit dem Vorsitzenden des Ausschusses zu besonderen Beratungen unter Vorsitz des Dienstältesten der Gruppe zusammentreten.

Nimmt der Vorsitzende des Beamtenausschusses die Angelegenheit als eine allgemeine für den Beamtenausschuß in Anspruch, so entscheidet der Ausschuß über die Zulässigkeit der Sonderbehandlung.

Der Dienstvorgesetzte kann sich in Angelegenheiten der in Abs. 1 bezeichneten Art auf die Anhörung dieser Gruppen beschränken.

In Angelegenheiten, die weibliche Beamte betreffen, ist zu den Verhandlungen des Ortsbeamtenausschusses, wenn diesem kein weibliches Mitglied angehört, ein weiblicher Beamter, der von den weiblichen Beamten gewählt wird, mit beratender Stimme hinzuzuziehen. Wird dabei von dem Ausschuß eine an die Behörde weiterzugebende Entschließung gefaßt, die von der Auffassung des zugezogenen weiblichen Beamten abweicht, so ist letzterer berechtigt, eine seine Ansicht darlegende schriftliche Äußerung der Entschließung beizufügen oder gesondert vorzulegen.

Zu § 27.

1. Von Sonderberatungen im Sinne der Abs. 1 bis 3 ist nach Möglichkeit abzusehen (Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, Nachrichtenbl. S. 313).

2. Der zu den Beratungen zugezogene weibliche Beamte stimmt zwar nicht mit ab, er darf aber bei den Abstimmungen zugegen sein (Anm. zu § 44).

§ 28.

Die Sitzungen sind nicht öffentlich. Es nehmen an ihnen nur die Mitglieder der Ausschüsse und für verhinderte Mitglieder deren Stellvertreter teil.

Die Ausschußmitglieder sind verpflichtet, über die ihnen gemachten Angaben, soweit sie persönliche Angelegenheiten betreffen oder ausdrücklich als vertraulich bezeichnet sind, Stillschweigen zu beobachten.

§ 29.

Die Mitglieder der Ausschüsse üben ihre Tätigkeit unentgeltlich als Ehrenamt aus. Notwendige Versäumnis von Dienstzeit hat eine Minderung der Dienstbezüge nicht zur Folge.

Die Mitglieder der Ausschüsse haben bei Ausübung ihrer Tätigkeit auf die Bedürfnisse des Dienstes gebührende Rücksicht zu nehmen.

Zu § 29.

1. Bei notwendiger Versäumnis von Dienstzeit sind die Dienstbezüge ausschließlich etwaiger Fahrt- und Überlagergebühren im Postbegleitungsdienst in demselben Umfang weiter zu zahlen, wie dies im Fall einer Beurlaubung geschehen würde.

2. Durch die Tätigkeit der Ausschüsse darf der Dienst nicht leiden. Die Mitglieder der Ausschüsse haben daher bei Ausübung ihrer Tätigkeit als Ausschußmitglieder die gebührende Rücksicht auf die Bedürfnisse des Dienstes zu nehmen: sie dürfen ihre

eigenen Dienstgeschäfte nicht vernachlässigen. Die Ausschüsse haben sich ferner auf die Erledigung der Aufgaben zu beschränken, die ihnen durch den Erlaß zugewiesen sind. Geschieht dies, so wird es den Ausschußmitgliedern möglich sein, ihre Tätigkeit als Ausschußmitglieder auszuüben und ihre eigenen Dienstgeschäfte zu erledigen.

§ 30.

Den Mitgliedern der Ausschüsse ist die Ausübung ihrer Tätigkeit durch entsprechende Einteilung des Dienstes unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Betriebs möglichst zu erleichtern.

Zu § 30.

1. Es unterliegt keinem Bedenken, daß die Ausschußmitglieder, soweit der Dienst darunter nicht leidet, ihre Geschäfte als Ausschußmitglieder während der Dienststunden erledigen, und daß ihnen auch, soweit nötig, in beschränktem Maße Diensterleichterungen gewährt werden.

2. Völlige Dienstbefreiungen finden in der Regel nicht statt. Wo bei besonders großen Ausschüssen es unbedingt notwendig erscheint, ein Ausschußmitglied zur Erledigung der Ausschußgeschäfte völlig vom Dienste zu befreien, ist die Genehmigung des R. P. M. einzuholen.

§ 31.

Die Sitzungen der Ausschüsse finden in der Regel und nach Möglichkeit außerhalb der Dienstzeit statt. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Dienstvorgesetzten.

Zu § 31.

1. Sitzungen innerhalb der Dienstzeit dürfen nur mit Genehmigung der Dienstvorgesetzten stattfinden.

2. Bei Tag und Nacht durchgehendem Dienste sollen die Sitzungen in einer Zeit stattfinden, zu der wenigstens die Mehrzahl der Mitglieder dienstfrei ist.

§ 32.

Maßreglungen der Mitglieder der Ausschüsse wegen der in Ausübung ihrer Tätigkeit gemachten Äußerungen dürfen seitens der dem Reichspostministerium nachgeordneten Behörden nicht stattfinden. Wird ein Einschreiten für geboten erachtet, so ist an das Reichspostministerium zu berichten.

Zu § 32.

Das R. P. M. legt wie bisher Wert darauf, daß die Mitglieder der Ausschüsse wegen der in Ausübung ihrer Tätigkeit gemachten Äußerungen dienstlich nicht zur Verantwortung gezogen werden (Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, Nachrichtenbl. S. 313).

§ 33.

Die für die Geschäftsführung der Ausschüsse erforderlichen Geschäftsräume sind ihnen kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die sachlichen notwendigen Kosten der Geschäftsführung, zu denen auch die Kosten für notwendige Reisen gehören, tragen die Behörden, bei denen die Ausschüsse gebildet sind. Über die Notwendigkeit von Kosten und Reisen entscheidet der Dienstvorgesetzte. Die Reisen auswärtiger Mitglieder zur Teilnahme an den Sitzungen sind stets als notwendig anzusehen.

Zu § 33.

1. Notwendige Geschäftsführungskosten (Bücher, Schreibpapier, Briefumschläge, Aktendeckel, Heftgarn usw.) sind von der zuständigen Dienststelle anzufordern. Über Post- und Telegraphengebühren ist eine Nachweisung aufzustellen, auf Grund deren die Erstattung bei der Dienstbehörde beantragt wird. Gebührenfreiheit steht den Beamtenausschüssen nicht zu (Vf. des R. P. M. vom 19. Mai 1919, III A 1611). Dienstmarken dürfen nicht verwendet werden. Die Versendung dienstlicher Aktenbriefe über 250 bis 500 g im Sinne des § 1, 1 der P. O. steht den Beamtenausschüssen nicht zu, weil sie nicht als Behörden anzusehen sind.

2. Die Ausschüsse haben ihre Tätigkeit so einzurichten, daß der Reichskasse möglichst wenig Kosten entstehen. Bei notwendigen Reisen erhalten die Ausschußmitglieder die baren Auslagen an Fahrgeld und die verordnungsmäßigen Tage- und Übernachtungsgelder. Postagenten sind dabei die Reisekosten wie für die Beamten der Stufe I zu zahlen; außerdem können etwaige Stellvertretungskosten nach den bestehenden Vorschriften auf das Reich übernommen werden.

3. Über die Notwendigkeit von Reisen ist die Entscheidung des Dienstvorgesetzten vor Antritt der Reise einzuholen.

§ 34.

Den Ausschüssen ist auf Wunsch über Gesetze, Verordnungen und Verfügungen, soweit dies für die Erledigung ihrer Aufgaben notwendig ist, Auskunft zu erteilen. Nötigenfalls ist Einsicht in die aktenmäßigen Vorgänge zu gestatten, in Personalakten nur mit Zustimmung des beteiligten Beamten.

Zu § 34.

1. Den Ausschüssen soll über Beschlüsse, Verordnungen und Verfügungen, soweit dies für die Erledigung ihrer Aufgaben nötig ist, Auskunft erteilt werden. In der Regel wird mündliche Auskunft genügen. Ist dies nicht der Fall, so können die Verfügungen auch in Urschrift oder Abschrift mitgeteilt werden. Einsicht in aktenmäßige Vorgänge wird nur ausnahmsweise in Anspruch zu nehmen sein. Bei Anträgen der Ausschüsse auf Überweisung von Akten bedarf es einer Angabe, weshalb die Einsicht gewünscht wird; die Akten werden dem Ausschußvorsitzenden ausgehändigt, der die Verantwortung dafür zu übernehmen hat, daß mit den Akten kein Mißbrauch getrieben wird und ihre Rückgabe in unversehrtem Zustand erfolgt.

2. Allen Ausschüssen sind die von der Behörde erlassenen, das Personal berührenden allgemeinen Verfügungen abschriftlich zuzufertigen (Vf. des R. P. M. vom 29. April 1920, VI Q, Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, unter d, Nachrichtenbl. S. 313).

3. Den Bezirks-V. A. kann auf Antrag je ein Stück des Amtsblatts des R. P. M. und des Post-Nachrichtenblatts geliefert und das Reichsgesetzblatt im Wege des Umlaufs zur Kenntnisnahme vorgelegt werden. Soweit einzelne Blätter des Reichsgesetzblatts für die Bezirks-V. A. von Bedeutung sind und von ihnen als solche bezeichnet werden, sind sie ihnen auf Antrag besonders zu liefern. Den örtlichen V. A. ist das Amtsblatt des R. P. M. und das Post-Nachrichtenblatt auf Antrag im Wege des Umlaufs zuzuführen (Vf. des R. P. M. vom 19. Mai 1921, VI Q 1270; Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, unter c, Nachrichtenbl. S. 313).

4. Bezirks-V. A. können in geeigneten Fällen im Einvernehmen mit den O. P. D. durch eins, nötigenfalls durch mehrere ihrer Mitglieder Besichtigungen und Erhebungen innerhalb des Bezirks vornehmen lassen. Die Ausschußmitglieder haben sich bei ihren Feststellungen auf streng sachliche Klärung der zur Erörterung stehenden Verhältnisse zu beschränken; sie sind nicht berechtigt, Beamten der Verkehrsanstalten Verhaltungsmaßregeln oder Belehrungen in bezug auf die Wahrnehmung ihres Amtes zu erteilen (Vf. des R. P. M. vom 23. Januar 1920, VI Q 1935, Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, unter b, Nachrichtenbl. S. 313).

§ 35.

Der Dienstvorgesetzte kann sich im Verkehr mit dem Ausschuß vertreten lassen.

§ 36.

Im übrigen regelt jeder Ausschuß selbst seine Geschäftsordnung.

§ 37.

Einsprüche gegen die Geschäftsordnung oder Geschäftsführung eines Ausschusses unterliegen der Entscheidung des Beamtenausschusses höherer Instanz.

Zu § 37.

Der B. A. höherer Instanz entscheidet über die Einsprüche endgültig.

IV. Aufgaben und Befugnisse der Beamtenausschüsse.

§ 38.

Die Beamtenausschüsse haben die Aufgabe, die persönlichen Dienstangelegenheiten der Beamten bei den Dienstvorgesetzten nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen wahrzunehmen.

Bei ihrer Tätigkeit haben sich die Beamtenausschüsse von dem Bestreben leiten zu lassen, das Pflichtbewußtsein und die Arbeitsfreudigkeit der Beamten durch Pflege des Einvernehmens untereinander und des Vertrauens zwischen ihnen und ihren Dienstvorgesetzten zu heben und an der Erhaltung eines zuverlässigen pflichttreuen Beamtentums mitzuarbeiten. Sie haben die allgemeinen Bestimmungen zu beachten, an welche die entscheidende Behörde gebunden ist.

Jeder Beamtenausschuß hat seine Tätigkeit auf diejenigen Beamten zu beschränken, für die er bestellt ist; er hat ferner nur mit demjenigen Dienstvorgesetzten in Verhandlung zu treten, dem er beigegeben ist.

Zu § 38.

1. Jeder B. A. hat mit dem Dienstvorgesetzten in Verhandlung zu treten, dem er beigegeben ist. Ein Verkehr der Ausschüsse untereinander findet nur insoweit statt, als dies zur Erfüllung ihrer Aufgaben notwendig ist.

2. Ein Eingriff der Ausschüsse in die Verwaltung und den Betrieb ist unstatthaft.

3. Die Zuständigkeit der Ausschüsse ist grundsätzlich dahin geregelt, daß bei Angelegenheiten, die nur für eine Dienststelle von Bedeutung sind, der Orts-B. A., bei Angelegenheiten, die über den Bereich einer Dienststelle, aber nicht über den Bereich eines Bezirks hinaus von Bedeutung sind, der Bezirks-B. A. und endlich bei Angelegenheiten, die über den Bereich eines Bezirks hinaus von Bedeutung sind, der Haupt-B. A. (Sonder-A.) tätig ist (Erlaß vom 22. April 1922, II A Ziff. 13; Amtsbl. S. 61).

§ 39.

Die Ortsbeamtenausschüsse haben das Recht,

1. Anregungen und Anträge der Beamten, die sich auf die allgemeinen persönlichen Dienstangelegenheiten beziehen, entgegenzunehmen und bei dem Dienstvorgesetzten zu vertreten;
2. Meinungsverschiedenheiten der Beamten untereinander, die sich aus dem persönlichen Dienstverhältnis ergeben, auf Antrag der Beteiligten zu schlichten;
3. auf die Bekämpfung von Unfall- und Gesundheitsgefahren, besonders im Betriebe, zu achten, den Dienstvorgesetzten bei

dieser Bekämpfung durch Anregung, Beratung und Auskunft zu unterstützen sowie auf die Durchführung der Unfallverhütungsvorschriften hinzuwirken.

Bei Unfalluntersuchungen hat der Ortsbeamtenausschuß durch ein von ihm zu bestimmendes Mitglied mitzuwirken. Dieses Mitglied soll tunlichst der Beamtengruppe des Verletzten angehören.

Der Ortsbeamtenausschuß ist auf Antrag des beteiligten Beamten vor Verhängung einer Ordnungsstrafe gutachtlich zu hören.

Zu § 39.

1. Neben den Vorschriften des § 39 bleiben die Bestimmungen im Erlaß vom 6. Dezember 1918 aufrechterhalten. Die Orts-B. A. sind hiernach berufen, bei allen aus dem Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen entstehenden Unstimmigkeiten ausgleichend und schlichtend mitzuwirken; außerdem sind sie zur Abgabe von Vorschlägen über Verbesserungen von Betriebseinrichtungen befugt. In allen diesen Angelegenheiten ist der Bezirks-B. A. Berufungsstelle für die Orts-B. A. (Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, Nachrichtenbl. S. 313).

2. Die Angelegenheiten des § 39 werden, soweit sie über den Bereich einer Dienststelle, aber nicht über den Bereich eines Bezirks hinaus von Bedeutung sind, von dem Bezirks-B. A., und soweit sie über den Bereich eines Bezirks hinaus von Bedeutung sind, vom Haupt-B. A. (Sonder-A.) wahrgenommen (Erlaß vom 24. April 1922, II A Ziff. 13; Amtsbl. S. 61).

3. Die Tätigkeit der Ausschüsse in den Fällen des § 39 ist rein beratender, gutachtlicher Natur.

4. Ein förmliches Beschwerderecht im Sinne der §§ 47 bis 53 ist in den Fällen des § 39 nicht vorgesehen.

5. Der Orts-B. A. ist vor Verhängung einer Ordnungsstrafe zu hören, wenn nicht der Beamte die Mitwirkung ausdrücklich ablehnt. Der Dienstvorgesetzte hat dem Beamten, bevor er die Ordnungsstrafe verhängt, Gelegenheit zu einer Äußerung zu geben, ob er die Mitwirkung des Orts-B. A. ablehnt. Der Orts-B. A. ist auch dann zu hören, wenn die Ordnungsstrafe nicht durch den unmittelbaren Dienstvorgesetzten des Beamten, sondern durch einen Dienstvorgesetzten höherer Instanz festgesetzt werden soll. Die Anhörung des Orts-B. A. erfolgt in allen Fällen durch den Dienstvorgesetzten, dem der Orts-B. A. beigegeben ist (§ 46). Daneben bleiben die Bestimmungen des Erlasses vom 6. Dezember 1918 in Kraft. Hiernach ist der Bezirks-B. A. zu hören

a) vor Verhängung von Ordnungsstrafen durch die O. P. D. und
b) bei Berufungen gegen die vom Amtsvorsteher festgesetzten Ordnungsstrafen, in beiden Fällen, sofern der Beamte die Mitwirkung des Bezirks-B. A. nicht ausdrücklich ablehnt. Der Bezirks-B. A. wirkt nicht mit bei der Verhängung von Ordnungsstrafen gegen Amtsvorsteher, wenn ein besonderer Vorsteher-A. im Bezirk besteht. Die Anhörung des Bezirks-B. A. erfolgt im Falle zu a neben der Anhörung des Orts-B. A.

§ 40.

Die Ortsbeamtenausschüsse haben das Recht der Mitwirkung

1. bei der Bearbeitung der den örtlichen Dienst regelnden Geschäftsordnung, soweit es sich dabei um persönliche Dienstangelegenheiten der Beamten handelt,
2. bei Aufstellung der Dienststundenpläne,
3. bei Aufstellung von Grundsätzen für die Reglung von Stellvertretungen,
4. bei Aufstellung des jährlichen Urlaubsplans,

5. bei der Durchführung der Ausbildung der der Behörde zu diesem Zweck überwiesenen Beamten,
6. bei Gewährung von außerordentlichen Vergütungen,
7. bei Schaffung und Verwaltung von Einrichtungen, die der körperlichen oder geistigen Wohlfahrt der Beamten dienen,

ferner auf Antrag des beteiligten Beamten

8. bei Einreihung eines Postagenten in eine bestimmte Vergütungsgruppe und bei Festsetzung seiner Dienstunkostenentschädigung,
9. bei Versetzungen in den Ruhestand,
10. bei Entlassungen,
11. bei Zurückstellung von der planmäßigen Anstellung,
12. bei Urlaubsverweigerungen,
13. bei Unterstützungsgesuchen,
14. bei der Überweisung erkrankter Beamter an Ärzte,
15. bei Feststellung der Beschaffenheit der Dienstwohnungen.

Der Bezirksbeamtenausschuß und der Hauptbeamtenausschuß wirken im Beschwerdeverfahren mit.

Zu § 40.

1. Die Angelegenheiten des § 40 werden, soweit sie über den Bereich einer Dienststelle, aber nicht über den Bereich eines Bezirks hinaus von Bedeutung sind, von dem Bezirks-B. A., und soweit sie über den Bereich eines Bezirks hinaus von Bedeutung sind, vom Haupt-B. A. (Sonder-A.) wahrgenommen (Erlaß vom 24. April 1922, II A Ziff. 13; Amtsbl. S. 61).

2. Die Orts-B. A. haben das Recht der »Mitwirkung«. Das bedeutet, daß die Ausschüsse nicht bloß vor der Entscheidung des Dienstvorgesetzten zu hören sind, sondern daß sie auch auf die Entscheidung einen mitbestimmenden Einfluß haben. Dieses Mitbestimmungsrecht macht sich darin geltend, daß der Dienstvorgesetzte, von dringenden Fällen abgesehen, nur entscheiden kann, wenn der Orts-B. A. mit der in Aussicht genommenen Entscheidung einverstanden ist. Ist der Orts-B. A. dies nicht, dann kann er Beschwerde einlegen. Die Entscheidung ergeht dann, von dringenden Fällen abgesehen, erst in zweiter oder dritter Instanz (Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, Nachrichtenbl. S. 313). Das Beschwerdeverfahren ist in den §§ 47 ff. näher geregelt.

3. Eine Entscheidung vor Abschluß des Beschwerdeverfahrens darf nur in dringenden Fällen, d. h. nur in solchen Fällen getroffen werden, in denen die in Frage stehende Angelegenheit keinen Aufschub verträgt und sofort eine Entscheidung getroffen werden muß. In solchen Fällen wirkt der Ausschuß nachträglich mit.

4. Ist eine Versetzung in den Ruhestand, eine Entlassung oder die Überweisung eines erkrankten Beamten an den Arzt in Aussicht genommen, so ist dem Beamten, wenn er der Maßnahme nicht zustimmt, rechtzeitig Gelegenheit zu geben, sich darüber zu äußern, ob er die Mitwirkung des Ausschusses wünscht. Wird der Antrag auf Mitwirkung in den Fällen der Ziff. 8 bis 15 erst nach getroffener Entscheidung gestellt, so kann die nachträgliche Mitwirkung in der Regel nur die Bedeutung haben, eine Nachprüfung der getroffenen Entscheidung herbeizuführen.

5. Der Orts-B. A. wirkt auch dann mit, wenn für die Entscheidung nicht der unmittelbare Dienstvorgesetzte des Beamten, sondern eine vorgeordnete Behörde zuständig ist.

§ 41.

Der Bezirksbeamtenausschuß wirkt bei der Wiedereinstellung strafweise entlassener Beamter mit. Zuständig ist der Bezirksbeamtenaus-

schuß derjenigen Oberpostdirektion, für deren Bezirk die Wiedereinstellung in Frage kommt. Im Beschwerdeverfahren wirkt der Hauptbeamtenausschuß mit.

Zu § 41.

1. Mitwirkung im Sinne des § 40. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

2. Die Mitwirkung erfolgt ohne Antrag des Beamten.

3. Der Bezirks-B. A. hat nötigenfalls, bevor er selbst Stellung nimmt, eine gutachtliche Äußerung des Orts- oder Bezirks-B. A. herbeizuführen, der für den früheren Beschäftigungsort des Beamten zuständig ist.

§ 42.

Der Bezirksbeamtenausschuß und im Beschwerdeverfahren der Hauptbeamtenausschuß wirken bei der Ernennung von Postvertrauensärzten mit.

Zu § 42.

Mitwirkung im Sinne des § 40. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

§ 43.

Bei Versetzung eines Ausschußmitgliedes, durch die es seine Mitgliedschaft im Ausschuß verlieren würde, hat auf Antrag des betroffenen Beamten der Ausschuß, dem er angehört, mitzuwirken. Im Beschwerdeverfahren wirken die Ausschüsse höherer Instanz mit.

Zu § 43.

1. Die O. P. D. sollen von Versetzungen von Ausschußmitgliedern möglichst absehen; bei notwendig werdenden Versetzungen aber sich vorher der Zustimmung des zuständigen Ausschusses, d. h. des Ausschusses, dem der Beamte als Mitglied angehört, vergewissern (Vf. vom 27. September 1919, IV Q 1231, Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, unter g, Nachrichtenbl. S. 313). Ist die Zustimmung nicht zu erlangen, so findet das Beschwerdeverfahren statt.

Die endgültige Entscheidung wird stets vom R. P. M. getroffen.

2. Die Bestimmung bezieht sich nur auf Versetzungen, durch die das Ausschußmitglied seine Mitgliedschaft im Ausschuß verlieren würde.

3. Die Bestimmung findet auf Ersatzmitglieder und Stellvertreter keine Anwendung.

§ 44.

Werden von der Oberpostdirektion Beamtenprüfungen abgehalten, so hat der Bezirksbeamtenausschuß das Recht, sofern nicht bereits ein Mitglied des Prüfungsrats einer der Beamtengruppen angeh für die der Prüfling seine Befähigung nachweisen will, ein Mitglied mit beratender Stimme in den Prüfungsrat zu entsenden. Dieses Mitglied soll einer der Beamtengruppen angehören, für deren Dienst der Prüfling seine Befähigung dartun will, und muß am Sitze des Prüfungsrats oder in dessen nächster Nähe wohnen.

Die gleiche Befugnis hat der Ortsbeamtenausschuß hinsichtlich der Prüfungen, die von einem der zentralen Ämter im Verkehrsgebiet der Abteilung des Reichspostministeriums in München oder von einer der Oberpostdirektion unterstellten Behörde abgehalten werden.

Zu § 44.

Beamte, die von den Ausschüssen mit beratender Stimme in den Prüfungsrat entsandt werden, haben das Recht, die schriftlichen Prüfungsarbeiten durchzusehen und der mündlichen Prüfung beizuwohnen. Sie sind vor der Entscheidung über das Gesamtergebnis der Prüfung gutachtlich zu hören. An der Abstimmung nehmen sie nicht teil, sie dürfen aber bei ihr zugegen sein. Unter den Beamtengruppen, für deren Dienst der Prüfling seine Befähigung dartun will, sind diejenigen Gruppen zu verstehen, in die der Prüfling auf Grund der in Frage stehenden Prüfung einrücken kann. Beamtengruppen, in die der Beamte erst auf Grund einer weiteren Prüfung einrücken kann, gehören nicht hierher.

§ 45.

(Gestrichen)

Zu §§ 38 bis 45.

Erlaß vom 24. April 1922, II A Ziff. 13, Amtsbl. S. 61.

Die Bezirksbeamtenausschüsse vertreten die Beamten ihres Bezirks in allen Angelegenheiten der §§ 39 bis 45 des Erlasses, soweit sie über den Bereich einer Dienststelle, aber nicht über den Bereich des Bezirks hinaus von Bedeutung sind.

Der Hauptbeamtenausschuß vertritt die gesamte Beamtenschaft in allen Angelegenheiten der §§ 39 bis 45 des Erlasses, soweit sie über den Bereich eines Bezirks hinaus von Bedeutung sind.

Der in München bestehende Sonderausschuß vertritt die gesamte Beamtenschaft des bayerischen Verkehrsgebiets in allen Angelegenheiten, die über den Bereich eines Bezirksbeamtenausschusses, aber nicht über den Bereich des bayerischen Verkehrsgebiets hinaus von Bedeutung sind.

V. Verfahren.

1. Allgemeines.

§ 46.

Die Beamtenausschüsse sind in den Fällen, wo sie zur Mitwirkung berufen sind, tunlichst vor Fällung der Entscheidung zu hören. Die Anhörung erfolgt durch den Dienstvorgesetzten, dem sie beigegeben sind. Ist dieser für die Entscheidung nicht zuständig, so hat der zuständige Dienstvorgesetzte dafür zu sorgen, daß der zur Mitwirkung berufene Ausschuß durch Vermittlung des für ihn zuständigen Dienstvorgesetzten gehört wird.

Zu § 46.

1. Die §§ 46 ff. finden Anwendung in den Fällen, in denen den B. A. ein Mitwirkungsrecht (Mitbestimmungsrecht) zusteht. Es sind dies die Fälle der §§ 40 ff.

2. Der Dienstvorgesetzte hat den Orts-B. A. vor Fällung der Entscheidung zu hören. Er kann, von dringenden Fällen abgesehen, erst entscheiden, wenn der Orts-B. A. keine Beschwerde gegen die in Aussicht genommene Entscheidung einlegt. Wenn Beschwerde eingelegt wird, so ergeht die endgültige Entscheidung erst in zweiter oder dritter Instanz (Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, Nachrichtenbl. S. 313). Das Nähere ergibt sich aus den §§ 47 ff.

2. Verfahren in Fällen, wo in erster Instanz der Ortsbeamtenausschuß bei einer der Oberpostdirektion unterstellten Dienststelle mitwirkt.

§ 47.

Tritt der Vorsteher einer Verkehrsanstalt oder einer sonstigen der Oberpostdirektion unterstellten selbständigen Dienststelle der Auffassung seines Ortsbeamtenausschusses nicht bei, so hat er sowohl in den Fällen, in denen er selbst zu entscheiden hat, als auch in den Fällen, die er der höheren Instanz zur Entscheidung vorzulegen hat, mündlich und auf Antrag außerdem schriftlich dem Ortsbeamtenausschuß von seiner abweichenden Ansicht unter Angabe der wesentlichen Gründe Kenntnis zu geben.

Zu § 47.

1. Beispiel: Der Beamte A. beim Postamt in N. bittet um einen Urlaub und beantragt gleichzeitig im Falle der Ablehnung die Mitwirkung des Orts-B.A. Der Amtsvorsteher glaubt, den Urlaub nicht bewilligen zu dürfen. Er unterbreitet daher die Angelegenheit dem Orts-B.A. Dieser spricht sich aus verschiedenen Gründen für die Genehmigung des Urlaubs aus. Der Amtsvorsteher teilt dem Orts-B.A. schriftlich mit, daß er bei seiner Auffassung beharren müsse und setzt die Gründe dafür auseinander. Stimmt der Orts-B.A. nunmehr der Ansicht des Amtsvorstehers ausdrücklich zu oder legt er innerhalb 10 Tagen nach Zustellung des Bescheids des Amtsvorstehers keine Beschwerde bei der O.P.D. ein, so wird der Urlaub vom Amtsvorsteher endgültig abgelehnt. Legt der Orts-B.A. aber Beschwerde ein (vgl. Anm. 1 zu § 48), so ist zu unterscheiden. Tritt die O.P.D. der Auffassung des Orts-B.A., daß der Urlaub zu gewähren sei, bei, so ist damit der Streitfall erledigt. Ist die O.P.D. dagegen in Übereinstimmung mit dem Vorsteher des Postamts der Ansicht, daß der Urlaub nicht gewährt werden könne, so muß sie den Bezirks-B.A. hören. Die O.P.D. entscheidet im allgemeinen endgültig. Eine weitere Beschwerde ist nur für die Fälle vorgesehen, in denen die Meinungsverschiedenheit zwischen der O.P.D. und dem Bezirks-B.A. auf widersprechender Beurteilung des Beamtenrechts oder der sich aus ihm ergebenden Verwaltungsgrundsätze beruht (vgl. § 49).

2. Wenn für die Entscheidung nicht der Amtsvorsteher, sondern die O.P.D. oder das R.P.M. zuständig ist, so haben diese die Angelegenheit gleichfalls dem Orts-B.A. zu unterbreiten (vgl. Bem. 5 zu § 40). Stimmen die O.P.D. oder das R.P.M. und der Orts-B.A. in ihrer Ansicht überein, so findet die Mitwirkung eines weiteren Ausschusses nicht statt. Weicht jedoch die Ansicht des Orts-B.A. von der der O.P.D. oder des R.P.M. ab, so steht dem Orts-B.A. das Recht der Beschwerde zu. Die O.P.D. oder das R.P.M. entscheiden dann nach Anhörung des Bezirks-B.A. im allgemeinen endgültig. Die weitere Inanspruchnahme des Haupt-B.A. ist nur unter den Voraussetzungen des § 49 zulässig.

§ 48.

In den Fällen der § 40 und 43 steht dem Ortsbeamtenausschuß binnen 10 Tagen nach Zustellung des schriftlichen Bescheids das Recht der Beschwerde an die Oberpostdirektion zu. Tritt die Oberpostdirektion dem Ortsbeamtenausschuß bei, so ist der Streitfall erledigt. Tritt sie dem Ortsbeamtenausschuß nicht bei, so hat sie den Bezirksbeamtenausschuß zu hören.

Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung. Sie ist auf dem Dienstwege vorzulegen.

Zu § 48.

1. Die Beschwerde geht in allen Fällen an die O.P.D., die die Entscheidung darüber zu fällen hat. Sie ist der O.P.D. auf dem Dienstweg — also über das V.A.—

vorzulegen. Es ist jedoch auch zulässig, die Beschwerde unmittelbar bei dem Bezirks-B. A. einzureichen (Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, Nachrichtenbl. S. 313). Dieser gibt sie dann mit seiner Stellungnahme an die O. P. D. zur Entscheidung weiter.

2. Der Ausdruck, daß die Beschwerde keine aufschiebende Wirkung hat, hat die Bedeutung, daß der Dienstvorgesetzte, wenn es das dienstliche Bedürfnis erheischt, befugt ist, auch vor Abschluß des Beschwerdeverfahrens Entscheidung zu treffen. Eine solche Entscheidung darf aber nur in dringenden Fällen, d. h. in solchen Fällen getroffen werden, wo die in Frage stehende Angelegenheit keinen Aufschub verträgt und eine sofortige Entscheidung getroffen werden muß. In solchen Fällen wirkt der Ausschuß nachträglich mit.

§ 49.

Tritt die Oberpostdirektion der Auffassung des Bezirksbeamtenausschusses nicht bei, so hat sie sowohl in den Fällen, in denen sie selbst zu entscheiden hat, als auch in den Fällen, die sie dem Reichspostministerium vorzulegen hat, mündlich und auf Antrag außerdem schriftlich dem Bezirksbeamtenausschuß von ihrer abweichenden Ansicht unter Angabe der wesentlichen Gründe Kenntnis zu geben.

Beruht die Meinungsverschiedenheit zwischen der Oberpostdirektion und dem Bezirksbeamtenausschuß auf widersprechender Beurteilung des Tatbestandes des Einzelfalles, so entscheidet die Oberpostdirektion endgültig. Beruht die Meinungsverschiedenheit auf widersprechender Beurteilung des Beamtenrechts und der sich aus ihm ergebenden Verwaltungsgrundsätze, so steht dem Bezirksbeamtenausschuß binnen 10 Tagen nach Zustellung des schriftlichen Bescheids der Oberpostdirektion das Recht der Beschwerde an das Reichspostministerium zu. Tritt das Reichspostministerium dem Bezirksbeamtenausschuß bei, so ist der Streitfall erledigt. Tritt es ihm nicht bei, so entscheidet es nach Anhörung des Hauptbeamtenausschusses endgültig.

Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung. Sie ist auf dem Dienstweg vorzulegen.

Zu § 49.

1. Es ist zu beachten, daß § 49 lediglich das Beschwerdeverfahren in den Fällen regelt, wo in erster Instanz der Orts-B. A. bei einer der O. P. D. unterstellten Dienststelle mitwirkt.

2. Es ist also zu unterscheiden:

a) ob die Meinungsverschiedenheit auf widersprechender Beurteilung des Tatbestandes beruht (z. B. es steht zur Erörterung, ob es mit dem Dienst vereinbar ist, daß der Beamte zur Erledigung persönlicher Angelegenheiten beurlaubt werde) oder

b) ob die Meinungsverschiedenheit auf widersprechender Beurteilung des Beamtenrechts oder der sich aus ihm ergebenden Verwaltungsgrundsätze beruht (z. B. es steht zur Erörterung, ob dem Beamten der beantragte Urlaub nach den Verfassungsbestimmungen gewährt werden muß).

Im Fall a entscheidet die O. P. D. endgültig.

Im Fall b hat der Bezirks-B. A. die weitere Beschwerde an das R. P. M. Die Beschwerde ist dem R. P. M. auf dem Dienstweg — also über die O. P. D. — vorzulegen. Es ist jedoch auch zulässig, sie unmittelbar beim Haupt-B. A. (Sonder-A.) einzureichen (Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, Nachrichtenbl. S. 313). Dieser gibt sie mit seiner Stellungnahme an das R. P. M. zur Entscheidung weiter.

3. Verfahren in Fällen, wo in erster Instanz der Ortsbeamtenausschuß bei der Oberpostdirektion oder einer anderen dem Reichspostministerium unmittelbar unterstellten Dienststelle mitwirkt.

§ 50.

Tritt die Oberpostdirektion der Auffassung ihres Ortsbeamtenausschusses nicht bei, so hat sie sowohl in den Fällen, wo sie selbst zu entscheiden hat, als auch in den Fällen, die dem Reichspostministerium vorzulegen sind, mündlich und auf Antrag außerdem schriftlich dem Ortsbeamtenausschuß von ihrer abweichenden Ansicht unter Angabe der wesentlichen Gründe Kenntnis zu geben.

In den Fällen der §§ 40 und 43 steht dem Ortsbeamtenausschuß binnen 10 Tagen nach Zustellung des schriftlichen Bescheids das Recht der Beschwerde an das Reichspostministerium zu. Tritt dieses dem Ortsbeamtenausschuß bei der Oberpostdirektion bei, so ist der Streitfall erledigt. Tritt es ihm nicht bei, so entscheidet es nach Anhörung des Hauptbeamtenausschusses endgültig.

Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung. Sie ist auf dem Dienstwege vorzulegen.

Zu § 50.

1. Wenn in erster Instanz der Orts-B. A. bei der O. P. D. mitwirkt, so ist die Beschwerde an das R. P. M. in allen Fällen zugelassen, ohne Rücksicht darauf, ob die Meinungsverschiedenheit zwischen der O. P. D. und dem Orts-B. A. auf widersprechender Beurteilung des Tatbestandes oder ob sie auf widersprechender Beurteilung des Beamtenrechts beruht. Das gleiche gilt, wenn in erster Instanz der Orts-B. A. beim Telegraphentechnischen Reichsamt, bei den zentralen Ämtern im Verkehrsgebiet der Abteilung VII des R. P. M. in München oder der Vorsteher-A. mitwirkt (vgl. §§ 51 und 52).

2. Die Beschwerde ist dem R. P. M. auf dem Dienstweg — also über die O. P. D. — vorzulegen. Es ist jedoch auch zulässig, sie unmittelbar beim Haupt-B. A. (Sonder-A.) einzureichen (Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, Nachrichtenbl. S. 313). Die er gibt sie dann mit seiner Stellungnahme an das R. P. M. zur Entscheidung weiter.

3. Wenn für die Entscheidung nicht die O. P. D., sondern das R. P. M. zuständig ist und der zur Mitwirkung zugezogene Orts-B. A. bei der O. P. D. der Auffassung des R. P. M. nicht zustimmt, so steht dem Orts-B. A. das Recht der Beschwerde zu. Das R. P. M. entscheidet dann erst nach Anhörung des Haupt-B. A.

§ 51.

Tritt der Präsident des Telegraphentechnischen Reichsamts oder der Vorsteher eines der zentralen Ämter im Verkehrsgebiet der Abteilung des Reichspostministeriums in München der Auffassung seines Ortsbeamtenausschusses nicht bei, so gilt für das weitere Verfahren die Bestimmung im § 50 mit der Maßgabe, daß an die Stelle des Ortsbeamtenausschusses bei der Oberpostdirektion der Ortsbeamtenausschuß beim Telegraphentechnischen Reichsamt usw. tritt.

Zu § 51.

Es ist also in den Fällen der §§ 40 und 43 stets die Beschwerde an das R. P. M. gegeben (vgl. auch Bem. 1 und 2 zu § 50).

4. Verfahren in Fällen, wo der Ortsbeamtenausschuß beim Reichspostministerium mitwirkt.

§ 52.

Tritt das Reichspostministerium der Auffassung des bei ihm bestehenden Ortsbeamtenausschusses nicht bei, so wird es dem Ortsbeamtenausschuß mündlich oder schriftlich von seiner abweichenden Auffassung unter Angabe der wesentlichen Gründe Kenntnis geben. Die Entscheidung des Reichspostministeriums ist endgültig.

Zu § 52.

1. Beim R. P. M. bestehen zwei Orts-B. A., einer in Berlin und einer in München.
2. Wirkt in einer Angelegenheit der Orts-B. A. beim R. P. M. mit, so ist überhaupt keine Beschwerde gegeben.

5. Verfahren in besonderen Fällen.

§ 53.

Hat gemäß §§ 41, 42 und 43 in erster Instanz der Bezirksbeamtenausschuß mitzuwirken (Wiedereinstellung strafweise Entlassener, Ernennung von Postvertrauensärzten und Versetzung eines seiner Mitglieder), so gilt für das weitere Verfahren die Bestimmung im § 50 mit der Maßgabe, daß an die Stelle des Ortsbeamtenausschusses bei der Oberpostdirektion der Bezirksbeamtenausschuß tritt.

Hat in den Fällen des § 43 in erster Instanz der Hauptbeamtenausschuß mitzuwirken (Versetzung eines seiner Mitglieder), so gilt die Bestimmung im § 52 mit der Maßgabe, daß an die Stelle des Ortsbeamtenausschusses beim Reichspostministerium der Hauptbeamtenausschuß tritt.

Hat in den Fällen der §§ 40 und 43 in erster Instanz ein Vorsteherausschuß mitzuwirken, so gilt für das weitere Verfahren die Bestimmung im § 50 mit der Maßgabe, daß an die Stelle des Ortsbeamtenausschusses bei der Oberpostdirektion der Vorsteherausschuß tritt.

Zu § 53.

1. Hat also der Bezirks-B. A. oder der Vorsteher-A. in erster Instanz mitzuwirken, so steht ihm ein Beschwerderecht an das R. P. M. zu (vgl. Bem. 1 und 2 zu § 50).
2. Wenn der Haupt-B. A. (Sonder-A.) in erster Instanz mitzuwirken hat, so ist überhaupt keine Beschwerde gegeben.

IV. Schlußbestimmungen.

§ 54.

Die bisher ergangenen Bestimmungen über Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse treten nach erfolgter Wahl außer Kraft.

Zu § 54.

1. Da die Wahlen zu allen Ausschüssen gleichzeitig am 28. und 29. Mai 1922 stattgefunden haben, gelten die neuen Vorschriften seit dem 30. Mai 1922.
2. Die ergänzenden Bestimmungen bleiben in Kraft (vgl. Nachrichtenbl. Vf. Nr. 467 von 1922, Nachrichtenbl. S. 313).

Sachweiser.

(Die angegebenen Zahlen weisen auf die entsprechenden Paragraphen und die Anmerkungen dazu hin.)

Ablauf der Wahlzeit 22
Abschriften allgemeiner Personalverfügungen 34
Abstimmung der Amtsvorsteher 11
Amtsblätter, Lieferung der — 34
Amtsvorsteherausschüsse = Vorsteherausschüsse 11, 53
Angelegenheiten einzelner Gruppen von Beamten 27
Angelegenheiten der weiblichen Beamten 27
Anhörung der Ausschüsse 39
Anregungen der Beamten 39
Antrag auf Anhörung oder Mitwirkung 39, 40, 43
Aufgaben der Ausschüsse ..... 38 ff
Aufrücken in eine höhere Gruppe 8, 21
Ausbildung, Mitwirkung bei der —.. 40
Ausfall einer Gruppe 6, 8
Auskunfterteilung an die Ausschüsse .. 34
Austausch von Mitgliedern 8
Auswärtige Mitglieder 33
Außerkrafttreten der bisherigen Bestimmungen 54
Außerordentliche Vergütung, Mitwirkung bei Gewährung einer — 40

Bayerische Angelegenheiten 1, 16, zu 38—45
Beamtenprüfungen 44
Beamter im Sinne des Erlasses 2
Beendigung der Mitgliedschaft 21
Beigeordnete Direktoren 11, 19
Beispiel für Anwendung der Vorschriften 47
Berufsgruppen 8
Berufsorganisationen 1
Berufung, Recht der — 39
Beschlußfähigkeit 23
Beschwerderecht
der Orts-B.A. bei V.Ä. 48
der Orts-B.A. bei den O.P.D. 50
der Orts-B.A. beim R.P.M. 52
des Orts-B.A. beim Telegraphentechn. Reichsamt 51
der Orts-B.A. bei den zentralen Ämtern 51
der Vorsteherausschüsse 53
der Bezirks-B.A. 49, 53
des Haupt-B.A. 53
Besichtigungen durch Ausschußmitglieder 34
Betriebseinrichtungen, Verbesserung von — 39
Bezirksbeamtenausschüsse
Allgemeines ..... 12—14
Bildung 12
Erweiterter Wirkungskreis ... zu 38—45
Mitwirkung bei Verhängung von Ordnungsstrafen 39
Mitwirkung im Beschwerdeverfahren 48, 49
Beschwerderecht 49, 53
als Berufungsstelle 39

Dienstbefreiung 30
Diensterleichterung 30
Dienststundenpläne, Mitwirkung bei Aufstellung der — 40
Dienstvorgesetzter 3, 18, 19, 35, 46
Dienstweg, Einreichung der Beschwerde auf dem — 48, 49, 50

Ehrenamtliche Tätigkeit 29
Einladungen zu den Sitzungen 25
Einsicht in Akten 34
Einsprüche gegen die Geschäftsordnung 37
Einsprüche gegen die Wahl 23
Entlassung von Beamten, Mitwirkung bei — 40
Erlöschen der Mitgliedschaft 8
Ernennung von Postvertrauensärzten, Mitwirkung bei — 42
Ersatzmitglieder 17

Fahrgeld, Erstattung des — 33

Gebührenfreiheit, Keine — der Ausschüsse 33
Geschäftsführende Ausschüsse 24
Geschäftsführung im allgemeinen .. 24—37
Geschäftsordnung 36, 40
Geschäftsräume 33
Gesetzblätter 34
Gesundheitsgefahren, Bekämpfung der— 39
Grundsätze der Wahl 7
Gutachtliche Tätigkeit der Ausschüsse .. 39

Hauptbeamtenausschuß
Bildung 16
Erweiterter Wirkungskreis .... zu 38—45
Mitwirkung im Beschwerdeverfahren 49, 50, 51, 53
Stärke und Zusammensetzung 17

Lieferung des Amtsblatts, Post-Nachrichtenblatts und des Reichsgesetzblatts 34

Maßreglungen der Mitglieder 32
Mitgliedschaft, Aberkennung und Niederlegung der — 21
Mitwirkung der Ausschüsse in erster Instanz ..... 40—44, 46
Mitwirkung im Beschwerdeverfahren 47—53

Neuwahl 22
Nichtöffentlichkeit der Sitzungen 28

Niederlegung des Amtes als Ausschußmitglied 21

Ordnungsstrafen, Anhörung bei Verhängung von — 39
Ortsbeamtenausschuß
Allgemeines ..... 4—10
Bildung 4
Beschwerderecht 47, 48, 50, 51, 52
Rechte ..... 39—40
Stärke 6
Zusammensetzung 8

Persönliche Dienstangelegenheiten 38, 39, 40
Personalakten 34
Postagenten 2, 3, 8
Post-Nachrichtenblatt 34
Postvertrauensärzte 42
Prüfungen, Mitwirkung bei — 44

Reichsgesetzblatt 34
Reisen der Ausschußmitglieder 33
Ruhestand, Mitwirkung bei Versetzung in den — 40

Sachliche Kosten 33
Sitz der Amtsvorsteherausschüsse 11
Sitzungen der Ausschüsse 25, 28, 31
Sonderausschuß ..... 1, 16, zu 38—45
Sonderberatungen 27
Stellvertreter 17
Stillschweigen, Verpflichtung zum — .. 28

Tätigkeit der Ausschußmitglieder 29
Tagegelder 33
Teilweise Führung der Geschäfte des Dienstvorgesetzten 19

Überweisung, Mitwirkung bei — erkrankter Beamter an Ärzte 40
Unfall- und Gesundheitsgefahren, Bekämpfung der — 39
Unfallverhütungsvorschriften, Durchführung der — 39
Unstimmigkeiten zwischen Vorgesetzten und Untergebenen 39
Unterstützungsgesuche, Mitwirkung bei — 40
Urlaubspläne, Mitwirkung bei — 40
Urlaubsverweigerungen, Mitwirkung bei — 40

Verhältniswahl 7
Verhängung von Ordnungsstrafen 39
Verlust der Wählbarkeit 21
Versäumnis von Dienstzeit 29
Versetzung von Ausschußmitgliedern ... 43
Vertrauensmann 1, 5
Vertreter = Stellvertreter 17
Vertretung des Dienstvorgesetzten 18
Vertretungsbefugnisse der Ausschüsse .. 5
Vorschlagslisten 17
Vorsitz in Sitzungen 25
Vorsitzender des Ausschusses 24
Vorsteherausschüsse 11, 53
Vorübergehend beschäftigte Beamten .. 5

Wahl, Allgemeines 7
Wahl von Stellvertretern und Ersatzmännern 17
Wahlgruppen 8
Wahlordnung 10
Wahlrecht 7
Wahlverfahren 10
Wahlzeit, Ablauf der — 22
Weibliche Beamte 27
Wiedereinstellung strafweise entlassener Beamter 41
Wirtschaftliche Vereinigungen 1
Wohlfahrtseinrichtungen 40
Württemberg, Sonderbestimmungen für— 16

Zugehörigkeit zu mehreren Ausschüssen 20
Zusammensetzung
der Orts-B.A. 8
der Bezirks-B.A. 13
des Haupt-B.A. 16
Zuständigkeit
der Orts-B.A. ..... 5, 38—44
der Bezirks-B.A. .. 12, 38—44, 49, 53
des Haupt-B.A. 15, 38—44, 49, 50—53
des Sonder-A. .. zu 38—45, 49, 50, 53
Zweigpostanstalt, Bildung eines besonderen A. bei der — 5

Druckfehlerberichtigung.

In dem Aufsatz »Der einmalige Fernsprechbeitrag« (Heft 9) ist zu setzen: S. 277, Abs. 1, Z. 12 statt »ordentlichen«: außerordentlichen, in der folgenden (13.) Z. statt »außerordentlichen«: ordentlichen. S. 283 ist in Z. 35 hinter »werden« einzuschalten: von.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

GERR

JAN 16 1923

Archiv für Post und Telegraphie

Herausgegeben im Auftrage des Reichspostministeriums

Nr. 12 Berlin, Dezember 1922

Inhalt: 50 Jahre des Archivs für Post und Telegraphie, S. 393. — Postreklame. Entstehung, Aufgaben und Ziele, S. 394. — Jahresbericht der schwedischen Telegraphenverwaltung für das Jahr 1921, S. 406.

Nachruf: Robert Franck †, S. 412.

Schriftwerke: Nachweis von Aufsätzen, S. 413.

50 Jahre des Archivs für Post und Telegraphie.

Mit dem vorliegenden Heft schließt der fünfzigste Jahrgang des Archivs. Bei dieser Gelegenheit sei in erster Linie unserer Mitarbeiter gedacht und ihnen für ihre wertvolle Unterstützung gedankt. Möge sie dem Archiv nicht nur erhalten bleiben, sondern noch gesteigert werden!

Die Geldentwertung und gleichzeitig die Beschränktheit der im Haushalt bewilligten Mittel lassen zur Zeit eine angemessene geldliche Vergütung leider nicht zu. Unsere Amtsgenossen wird hoffentlich dieser Umstand nicht abhalten, dem Archiv ihre Beiträge zuzuführen. Rechtfertigen es doch Zweck und Ziel des Archivs, jede Mitwirkung als eine ehrenvolle und auch ohne genügende geldliche Entlohnung als eine dankbare Betätigung zu bezeichnen.

Die Aufsätze aus dem Bereich des Verkehrs- und Wirtschaftslebens sollen zur geschichtlichen, staatswirtschaftlichen und statistischen Kenntnis der Verkehrsanstalten beitragen und den dazu berufenen Kräften der Verwaltung Gelegenheit bieten, auch auf schriftstellerischem Gebiet sich an einer dem Gedeihen des Ganzen förderlichen Tätigkeit zu beteiligen und zur Belebung des Berufsinteresses beizutragen (Archiv 1897, S. 749). Gerade die Not der Zeit und die materiellen Sorgen erheischen es, auch diese idealen Ziele nicht zu vergessen und eine Befriedigung darin zu finden, ihnen trotz kärglicher Bezahlung — dem Lose jeder wissenschaftlichen Schriftstellerei — dienstbar zu sein.

Nun ist mancher geneigt, dem Archiv und seinen angedeuteten Zielen diese Bedeutung abzusprechen. Es kann natürlich nicht jedes Heft für jeden Amtsgenossen die ihm nach seiner augenblicklichen Tätigkeit erwünschte Anregung bringen. Eine solche wird indessen jeder finden, der Zeit und Mühe nicht scheut, sich einmal in die abgeschlossenen Jahrgänge zu vertiefen. Eine fruchtbare Quelle der Anregung und Orientierung öffnet sich hier. Nicht nur jüngere Beamte, auch erfahrene Verwaltungsbeamte und Betriebsleiter werden dabei ihre Rechnung und Gesichtspunkte finden, die der Bewältigung der täglichen Berufsarbeit dienlich sind. Das Archiv bietet die Entwicklung und den Stand fast jeder Frage, die den Post- und Telegraphenverkehr berührt, und macht vielfach zeitraubendes Aktenstudium unnötig. Über zahlreiche Fragen dürften überdies die einschlägigen Akten teils nicht mehr vorhanden, teils schwer zugänglich sein, so daß das Archiv auch der im eigentlichen Wortsinn seines Titels liegenden Bestimmung gerecht wird. Nicht zu vergessen sind die Gesetzentwürfe und ihre parlamentarischen Schicksale. Auch hier findet sich

manches, was Zweifel löst und Vergessenes wieder auffrischt. Schließlich sei noch der Beiträge zur Beleuchtung kultureller und wirtschaftlicher Fragen gedacht, die aus weit zurückliegenden Jahrgängen noch heute lesenswert sind.

Die schon angedeuteten geldlichen Schwierigkeiten haben das Archiv jetzt zu räumlich beschränkterem Umfang genötigt. Seit 1915 erscheint monatlich nur ein Heft statt der früheren doppelten Zahl. Der seit 1909 gegebene, eingehende fortlaufende »Nachweis von Aufsätzen und Mitteilungen über Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen« aus der Bücherei des Ministeriums sucht diese Beschränkung etwas auszugleichen. Der Umfang der Nachweise zeigt, wie reich die Quellen für Fragen des Verkehrslebens heute fließen. Sie können unseren Lesern in der Regel nur auf diese Weise erschlossen werden.

Ein Werk, das auf eine fünfzigjährige eifrige Mitarbeit bester Kräfte der deutschen Postbeamtenschaft zurückblicken kann, verdient das Interesse und die Unterstützung aller, denen unsere Verwaltung mehr als eine Ernährerin ist, und die sich bewußt sind, in ihrem Beruf wichtigen kulturellen Zwecken, ja einer Lebensfrage der Menschheit zu dienen. Möge dies Bewußtsein auch zur Bereicherung des Archivs für Post und Telegraphie führen, damit das Vermächtnis Stephans für weitere Jahrzehnte gesichert bleibt.

Postreklame.

Entstehung, Aufgaben und Ziele.

Von Postrat A. Snell in Darmstadt.

Die Postreklame ist als neuer Dienstzweig in den vielseitigen Aufgabenbereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung aufgenommen worden. Sie ist in ihrer Gesamtheit jetzt etwa zwei Jahre wirksam, und zwar hat die Postverwaltung ihre Einrichtungen nicht an ein Privatunternehmen zur Ausnutzung für Werbezwecke verpachtet, sie ist vielmehr selbst durch eigenes Personal auf dem Gebiet des Werbefachwesens bodenständig geworden. Die den Verkehrsverwaltungen aufgezwungene Gebührenpolitik, die das Publikum unangenehm fühlbar belastet, hat allgemein in einem großen Teile der Presse einen fruchtbaren Boden geschaffen für die Tätigkeit geschäftsmäßiger Kritiker, deren Äußerungen meist fachmännische Kenntnis und tieferes Eindringen in die ursächlichen Zusammenhänge vermissen lassen. Richten sich die Angriffe gegen die Postreklame, so wird ihnen oft deshalb um so leichter Raum gewährt, weil diese vielfach als schädigende Wettbewerberin eingeschätzt und gefürchtet wird. Dabei handelt es sich bei der Postreklame um eine Angelegenheit, die einer klarstellenden, öffentlichen Erörterung wert ist, ja ihrer dringend bedarf, um ihr für eine weitere segensreiche Gestaltung zum Nutzen der Allgemeinheit den Weg zu ebnen.

Früher galt die Stephansche Auffassung, die Post sei lediglich eine Wohlfahrtseinrichtung und kein Geschäftsinstitut. Die Postverwaltung hat aus diesem Gedankengang heraus zahlreiche Verkehrseinrichtungen unterhalten und Benutzungsmöglichkeiten dargeboten, die im einzelnen die Selbstkosten nicht deckten. Jeder Fachmann könnte eine ganze Reihe von solchen Einrichtungen aufführen. Erwähnt seien nur der Drucksachenverkehr, der Zeitungsvertrieb, der Postanweisungsverkehr. Die Reihe ließe sich mühelos verlängern. Zuletzt hat die Postverwaltung den Grundsatz der reinen Wohlfahrtseinrichtung in großzügiger Weise durchgeführt während des Krieges. Wenn für die unendlichen Mengen gebührenfreier Feldpostsendungen und Nachrichtengebungen nur eine geringe Gebühr erhoben worden wäre, hätte die Bilanz der Verwaltung nach dem Krieg anders ausgesehen.

Diese Geschäftsführung war durchaus zu rechtfertigen, weil das Reich genügend andere Einnahmequellen hatte, und weil die Verbilligung eine Erleichterung und damit eine Steigerung des Verkehrs zur Folge hat, die nicht nur dem einzelnen zugute kommt, sondern auch der Allgemeinheit. Wenn Handel und Wandel blühen, wird die Wohlfahrt weiter Kreise gefördert, und der Staat kommt mittelbar auf seine Kosten durch die Mehreinnahme an Steuern. Wenn es trotzdem der Postverwaltung früher gelungen war, mit der Zeit die beste unmittelbare Einnahmequelle für den Reichshaushalt zu werden, so ist aus dem jetzigen Wandel zu erkennen, wie grundlegend sich die Verhältnisse geändert haben. Infolge des Krieges und seines für uns unglücklichen Ausgangs ist eine allgemeine Defizitwirtschaft eingerissen. Um sie einzudämmen, fordert die Reichsfinanzverwaltung grundsätzlich, daß sich die Verkehrsverwaltungen nach Möglichkeit selbst erhalten. Aus diesen Erwägungen ist auch die Postreklame ins Leben gerufen worden.

Der Gedanke, die Verkehrseinrichtungen für Reklamezwecke zu benutzen, ist durchaus nicht neu. Schon früher hat die Postverwaltung in beschränktem Umfang eine Art Postreklame gehabt, z. B. in der Schalterpultreklame. Sie bestand im Auslegen von Geschäftsanzeigen und bedruckten Löschblättern auf den Schreibpulten der Schalterräume und war an eine größere Werbefirma vertraglich vergeben. Auch einige amtliche Verzeichnisse und Bücher wurden zu Anzeigezwecken benutzt. Neu ist lediglich die Tatsache, daß man den Schritt zur Verwirklichung der Postreklame auf breiter Bahn unternommen hat.

Grundsätzlich sind dabei folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen.

1. Ein Streit über das Für und Wider der Tatsache selbst ist zwecklos, nachdem die Entscheidung für Einführung der Postreklame gefallen ist. Die pflichtmäßige Schulung der Beamten fordert vielmehr, daß sie ihre ganze Kraft dafür einsetzen, aus der ihnen gestellten Aufgabe das Beste für die Allgemeinheit herauszuholen.

2. Bei den Bestrebungen, durch die Postreklame für das Reich Geld zu verdienen, ist zu beachten, daß das neue Unternehmen überwiegend auf kaufmännischer Grundlage aufgebaut ist. »Überwiegend«, denn es wäre selbstverständlich ein Unding, wenn bei einem vom Reiche betriebenen Unternehmen nicht auch Erwägungen berücksichtigt würden, zu deren Beachtung der Kaufmann im sogenannten freien Spiele der Kräfte nicht gezwungen werden kann. Es wäre ein Widerspruch in sich, wenn das Reich auf der einen Seite unter allen Umständen viel Geld verdienen wollte, anderseits aber ordnungsmäßig laufende Betriebe, Betriebszweige und Unternehmungen durch rücksichtslosen Wettbewerb wirtschaftlich schädigen würde. Gründe der allgemeinen Volkswohlfahrt und der Ethik, die für den privatwirtschaftlichen Betrieb leider nicht immer maßgebend sind, müssen für das Reich unbedingt gelten.

Es ist in Pressestimmen anfänglich auch dem Gedanken Ausdruck verliehen worden, daß es sich um einen Versuch des Reichs zur Sozialisierung auf diesem Gebiet handele. Diese Meinung ist meistens von solchen Gegnern vertreten worden, die schon dem Worte »Sozialisierung« von vornherein eine abschreckende Bedeutung beimessen. Eine allgemeine Sozialisierung der Reklame wäre abwegig. Sie ist nie beabsichtigt gewesen.

3. Auch das Ansehen des Reichs oder einer seiner Verwaltungen darf bei der Ausgestaltung des neuen Dienstzweigs nicht leiden.

Die Postreklame ist so ausgestaltet worden, daß sie Nutzen bringt:

a) dem Gebraucher — sie ermöglicht besseres Bekanntwerden des Anbieters und des Angebots und fördert damit den Umsatz —,

b) dem Reich — sie erhöht die Einnahmen —,

c) der Allgemeinheit — sie fördert einen gesunden, preisregelnden Wettbewerb —.

Es bedarf vor allem die Frage der Prüfung, ob Reklame überhaupt vonnöten ist.

Es ist ein bedauerlicher Fehler, dem Ungewohnten, Neuen gegenüber, fußend auf dem bequemen Beharrungszustand einer gefühlsmäßig gewordenen Abneigung,

ohne ernste Prüfung zu einer ablehnenden Haltung zu kommen. Ein Urteil ohne sach- und fachgerechtes Eindringen in alle einschlägigen Verhältnisse ist wertlos. Schädlich und pflichtwidrig kann es werden, wenn es sich um Aufgaben handelt, deren Erfüllung zur amtlichen Pflicht geworden ist.

Der Gedanke, daß Reklame für das wirklich Gute nicht nötig sei, erscheint nur im ersten Augenblick zutreffend. Bei näherem Zusehen erwächst bald die Überzeugung vom Gegenteil. Die gefühlsmäßige Abneigung gegen den Begriff »Reklame« schwindet schon zum Teil, wenn das gute deutsche Wort »Werbung« dafür gebraucht wird. An vielen Beispielen ließe sich dartun, daß sich auch das Gute nur dann durchzusetzen vermag, wenn es erst einmal bekanntgeworden ist. Das gilt ja auch auf geistigem Gebiet. Wie viele Geistesschätze sind uns lange Zeit vorenthalten geblieben, wie viele gehen uns für alle Zeiten verloren, weil der Erzeuger oder Hüter es nicht versteht, den Weg in die Öffentlichkeit zu finden — und weil er niemanden hat, der für ihn wirbt! Und wie oft ist es für den Erzeuger längst zu spät, wenn ihm der Werber naht! Weit nötiger ist die Werbung für geschäftliche Erzeugnisse. Ein in Werbekreisen wohlbekannter Fachmann sagt mit Recht: »Kein Geschäft ist so angezeigt, daß es von selbst geht. Der schnellste Zug steht still, sobald der Dampf abgeschnitten wird, es sei denn — daß es bergab geht«. Und wir wollen doch wieder bergan! Der beste Beweis ist auf diesem praktischen Gebiet derjenige ex consensu — aus der Übereinstimmung der Mehrheit der beteiligten Selbstwirtschaftler. Vor allem überzeugen die Tatsachen, die von allen Seiten auf uns einwirken. Es sei gestattet, nur einige Beispiele anzuführen, die naturgemäß aus dem Umgebungsbereich des Verfassers entnommen sind. Ihre Gültigkeit bleibt deshalb dennoch unbeschränkt, denn es ließen sich ebensolche auch an allen anderen Orten aufgreifen.

Eine große chemische Fabrik, deren Erzeugnisse längst anerkannt sind und weiteste Verbreitung finden, hat ihre Einrichtungen vor einiger Zeit im Lichtwandelbild darstellen lassen — zu Werbezwecken. Das Darmstädter Tagblatt vom 16. August 1921 schrieb dazu: »Der Fabrikbetrieb im Film. Eine Propaganda, die mindestens in gleicher Weise im eignen wie im Interesse der deutschen Industrie, insonderheit der chemisch-pharmazeutischen, liegt, entfaltet die Weltfirma X. Sie hat den ganzen gewaltigen Komplex ihrer Fabrikanlagen und fast alle Zweige des Betriebs filmen lassen. Der Hauptzweck dieses vorbildlichen Filmunternehmens soll sein, Propaganda für die deutsche chemisch-pharmazeutische Großindustrie im Ausland zu machen. In Deutschland selbst ist die Firma bekannt bis in den kleinsten Winkel. Das Ausland aber soll sehen, daß das geknechtete Deutschland noch da ist, daß es lebt, und daß seine Industrie trotz allem noch leistungsfähiger ist als zahlreiche des Auslandes«.

Ferner: Verfasser hatte Gelegenheit, den Betrieb einer bedeutenden westdeutschen Automobilfabrik kennenzulernen. Der Eindruck war so mächtig, wie ihn ein großes ergreifendes Musik-, Bild- oder Schriftwerk nicht nachhaltiger hinterlassen kann. Wer da an Ort und Stelle sieht, wie deutscher Geist und deutsche Arbeit auch heute unter den drückendsten äußeren Verhältnissen in rastloser Tätigkeit mit Kopf und Arm Werte schaffen, die in so hoher Vollkommenheit ihresgleichen suchen, der muß sich gehoben fühlen durch denselben Gedankengang, der am Schlusse des erwähnten Aufsatzes im Tagblatt zum Ausdruck kommt. Und auch diese Firma betreibt die Werbearbeit in großzügigster Weise; auch sie hat erkannt und weiß, daß Reklame, Werbung, heute ein unentbehrliches Stück des Geschäftsbetriebs bedeutet. Nicht nur der Tatkraft und Tüchtigkeit der Leiter der Firma, dem Fleiß und der Umsicht der Ingenieure und Angestellten und Arbeiter sind die Erfolge zu verdanken, sondern auch einer auf wissenschaftlicher Grundlage aufgebauten großzügigen Werbearbeit.

Aus beiden Fällen ist klar zu ersehen, daß der Nutzen, der aus dem Wachsen der Unternehmungen entspringt, weit über den eigenen Kreis der Unternehmungen selbst hinaus wirkt und Segen spendet.

Eingeschaltet seien hier einige Worte über Werbung für gewisse Luxuserzeugnisse. Auch da sollten gefühlsmäßige Gegner alles prüfen, bevor sie etwa verurteilen. Als Beispiel sei eine rheinische Sektfirma angeführt, die beste deutsche Erzeugnisse in deutscher Arbeit herstellt, Erträge deutschen Weinbaues verwertet und Tausenden Brot und Arbeit verschafft. Die Kreise, die in der Lage sind, Sekt zu trinken, würden deshalb nicht darauf verzichten, weil deutscher Sekt nicht bekannt wäre. Die Werbung für deutsche Erzeugnisse, die diese Firma betreibt, kommt auch hier in gewissem Sinne der Allgemeinheit zugute auf Kosten ausländischer Unternehmungen. Ähnlich liegt es mit der Werbung für Schokoladen, Süßigkeiten, Wohlgerüche usw. Solange nicht allgemein auf jeden Verbrauch verzichtet werden muß — und das würde sehr einschneidende Wirkungen ausüben —, solange nicht die Einfuhr gänzlich unterbunden wird, bleibt die Werbung für deutsche Erzeugnisse erstrebenswert.

Ein Darmstädter Kaufmann schilderte dem Verfasser, wie er als erster Vertreter seines vor Jahren am Orte daniederliegenden Geschäftszweigs mit planmäßiger Werbearbeit einsetzte, obwohl seine Berufsgenossen Widerspruch erhoben. Er ließ sich aber nicht beirren. Sein Geschäft nahm einen sehr guten Aufschwung, und als die Berufsgenossen das sahen, folgten sie ihm nach. Der Enderfolg war der, daß der gesamte Geschäftszweig sich hob, der Umsatz sich allgemein steigerte und auch das Publikum auf seine Rechnung kam, indem es die Waren am Orte selbst jetzt ebensogut und preiswert kaufen konnte wie anderwärts.

Damit wird schon der Gedanke an eine andere Einwendung gestreift, die häufig gemacht wird, nämlich, daß infolge der Verarmung der Völker die Reklame künftig werde eingeschränkt werden müssen, oder daß die Reklame die Waren letzten Endes nur verteuere. Gerade das Gegenteil trifft zu. Gerade heute ist die Werbung auch zum Nutzen der Käufer notwendiger als je!

Der Krieg hatte die Handels- und Gewerbebetriebe völlig umgestellt, zum Teil gänzlich stillgelegt. Allenthalben mußte und muß noch heute von Grund auf neu gebaut und der alte Kundenkreis wieder geworben oder ein gänzlich neuer gesucht werden. Die harten Bedingungen des uns auferlegten Zwangsfriedens erheischen schärfste Anspannung und Ausnutzung aller Kräfte zwecks Umsatzes von Arbeit in Fertigwaren und der Erschließung möglichst weiter Absatzgebiete. Es ist für alle Volkskreise wünschenswert, daß die Bezugsquellen durch möglichst weitgehende und wirksame Bekanntmachungen veröffentlicht werden. Die Preise richten sich bekanntlich im wesentlichen nach Angebot und Nachfrage. Nur bei zahlreichem Angebot, wenn es sich auch einstweilen oft nicht um die früheren großen Mengen handelt, wird der gesunde Wettbewerb die erstrebenswerte Folge zeitigen können, daß der gute Geschäftsgrundsatz wieder Geltung gewinnt »großer Umsatz bei kleinem Einzelgewinn«, gegenüber dem leider auch bis in kleinste Verkaufskreise eingedrungenen wirtschaftsvergiftenden Satz »Riesengewinn, auch auf Kosten kleinsten Umsatzes«. Die Verbrauchskäufer haben deshalb geradezu die Verpflichtung, diejenigen Firmen usw. zu bevorzugen, die ihre Waren offen anbieten. Solche Gewerbetreibende scheuen den Wettbewerb nicht, und durch die Steigerung ihres Umsatzes können sie auch ihren Kunden tatsächliche Vorteile zuwenden.

Ein Beispiel für den Erfolg der Werbearbeit auf diesem Gebiet gibt der Bericht Dr. Hansens, Berlin, in einer der Nummern des »Zeitungsverlags« aus dem vorigen Jahr über »Geschäftsreklame in Amerika«. Der Direktor einer großen amerikanischen Obstzüchterei hat, um die Wichtigkeit eines Reklamestocks für sein großes Unternehmen zu veranschaulichen, die Ergebnisse genau beobachtet, die er mit einem Werbekostenaufwand von 1 Million Dollar erzielt hat. Er sagt darüber in einem Bericht vom 15. April 1921: »Seit zwölf Jahren haben wir immer intensivere Presse- und öffentliche Reklame getrieben und es dadurch erreicht, daß sich der Verbrauch an Orangen aus Kalifornien verdoppelt hat. Auf diese Weise haben wir erreicht, daß der amerikanische Verbraucher doppelt soviel Orangen verzehrt wie früher. Die Reklameau-

gabe dafür stellte sich auf $2^1/_2$ Cent für die Kiste oder $^1/_5$ Cent für das Dutzend. Sie hat den Preis nicht in die Höhe getrieben. Wäre die Orangenindustrie auf ihrer alten Basis stehengeblieben, so würde sich der Anbau der Orangen heute überhaupt nicht mehr lohnen. Es hätten keine neuen Bodenflächen unter Kultur genommen werden können. Mit Hilfe unserer Reklame konnten wir uns jedoch erfolgreich ausdehnen und unseren Markt so erheblich erweitern, daß die Verkaufspreise für Orangen bei der Zentrale der Fruchtzüchterei heute trotz der gestiegenen Lebenshaltungskosten billiger sind als vor zehn Jahren«!... Das sind Geschäfts- und Wirtschaftserfolge, die dem Unternehmer und der Allgemeinheit zugute kommen — durch Werbearbeit!

Was hier von großen Unternehmungen gilt, das gilt in entsprechendem Maßstab auch für mittlere, kleinere und kleinste. Der mittlere und kleine Geschäftsmann und Handwerker usw. kann sich nur dadurch vor der Vertrustung, vor der Vernichtung seiner Selbständigkeit schützen und sich den Weg zum Aufstieg offenhalten und bahnen, daß er sich derselben Kampf- und Werbemittel bedient wie seine großen Wettbewerber. Wie er sich durch den wirtschaftlichen Zusammenschluß stark machen kann, durch Gründung und Unterhaltung fester, gut geleiteter Gemeinschaftsverbände, durch Kreditgenossenschaften usw., so kann er sich auch stark machen durch gemeinschaftliche allgemeine Werbung — und durch möglichst ausgiebige Eigenwerbung, zur Erweiterung und Festigung seines Kundenkreises, zur Steigerung seines Absatzes und somit der Ermöglichung, seinen Abnehmern auch rein geldliche Vorteile zu bieten, mit einem Wort, wettbewerbsfähig zu werden und zu bleiben auch gegenüber den großen kapitalkräftigen Unternehmungen. Hier bietet sich ein besonders segensreiches Feld zur Betätigung für die Postreklame.

Wenn man den Wert oder besser die Notwendigkeit und Wichtigkeit der Werbearbeit abschätzt, darf man auch das politische Gebiet nicht vergessen. Es herrscht wohl kein Zweifel mehr darüber, was die silbernen und papierenen Kugeln, die Deutschland anfänglich im Vertrauen auf seine Kraft zu verlachen geneigt war, an Unheil angerichtet haben. Welche mächtigen Erfolge eine geschickt geleitete Propaganda, Reklame oder Werbung für eine Sache erzwingen kann, wenn der Gegner nicht mit gleichen Waffen gerüstet ist, das hat Deutschland auf politischem Gebiet bis zur Neige erfahren müssen und muß es heute noch erfahren. Um so begrüßenswerter ist es, daß sich jetzt eine große Reichsbehörde daran gemacht hat, Werbearbeit selbst zu betreiben, die Erfahrungen der Werbewissenschaft — denn um eine solche handelt es sich heute im Werbewesen — selbst zu prüfen und zu fördern, eine Einrichtung zu schaffen, die uns wenigstens auf wirtschaftlichem Gebiet die Möglichkeit gibt, Versäumtes nachzuholen und auf diesem überaus wichtigen Feld eine machtvolle Gelegenheit zu schaffen, um für das Gute selbst werben zu können und dafür eigene Fachleute heranzubilden.

Erinnert sei ferner noch an die Wichtigkeit des Werbewesens für die Bereiche der Wohltätigkeitsanstalten, für das Rote Kreuz, für die Kriegsanleihe und sonstige Anleihen als Beweis dafür, daß Werbung auf vielen Gebieten etwas unbedingt Notwendiges ist.

Tatsächlich ist ja auch die Postreklame inzwischen nicht nur von der Privatgeschäftswelt, sondern auch von Behörden und anderen staatlichen Stellen in Anspruch genommen worden (Flaggentafeln, Ziehungslisten der Spar-Prämienanleihe, Fahrpläne usw.). Es ist von großem Vorteil, daß die Postbeamtenschaft durch die Postreklame fachmännisch geschult wird, wie man Bekanntmachungen aufhängt usw., damit sie auch ihren Zweck erfüllen. Das kommt allen amtlichen Aushängen zugute.

Alle diese Gedankengänge haben mitgewirkt, als sich das Reich entschloß, seine Einrichtungen zu Werbezwecken zur Verfügung zu stellen. Wenn dabei die frühere Zurückhaltung bei der Ausnutzung amtlicher Einrichtungen zu Werbezwecken endgültig aufgegeben worden ist, so geschah dies aus der Erkenntnis heraus, daß es

sein mußte. Sahen und sehen wir doch, wie sich das Werbewesen trotz aller Widerstände immer neue Bahnen bricht und immer weitere Wege geht.

Wenn man die Einrichtungen der Postverwaltung überblickt, die zu diesem Zwecke geeignet sind, so wird zugegeben werden müssen, daß es keine andere Behörde gibt, die über einen annähernd gleichen Werbebereich verfügt, auch nicht die Schwesterverwaltung, die Eisenbahn. Diese hat Streckenbetrieb und ist mit ihren Einrichtungen an bestimmte Linien gebunden. Ganz anders die Post- und Telegraphenverwaltung. Von dem Herzen des Reichs angefangen, von den Großstädten über alle mittleren und kleineren Plätze hinaus, erstreckt sich ihr Verkehrsbereich über das platte Land hin, bis in die kleinsten Orte, bis in die äußersten Ausläufer, wo Menschen wohnen oder hinkommen. Ein engmaschiges Netz von Verkehrseinrichtungen und Verkehrslinien mit festen Kreuzungspunkten in den Maschen überspannt das ganze Reich. Die Postverwaltung hat außerdem einen so vielseitigen Betrieb wie keine andere staatliche Einrichtung. Ihre Aufgaben sind über den ehemaligen Bereich des Beförderungs- und Nachrichtenwesens längst hinausgewachsen. Erinnert sei nur an das weitverzweigte Postbankwesen, die Vermittlung des gesamten Zeitungsvertriebs über den Ursprungsort hinaus, an die Vermittlung für andere staatliche Einrichtungen, wie Versicherungs-, Renten-, Steuerwesen usw.

Ehe man das Werk in die Tat umsetzte, ist umfangreiche Vorarbeit geleistet worden. Die Hauptfrage war und ist nicht nur: »Wie bringen wir am schnellsten unsere Millionen herein«, sondern vor allen Dingen auch: »Was bieten wir den reklametreibenden Firmen usw. für Erfolgmöglichkeiten«. Unter Zuhilfenahme der wissenschaftlichen Werbelehre und unter Zuziehung hervorragender Fachleute aus dem Gebiet der Kunst- und Reklamewelt wurden und werden alle vorhandenen Einrichtungen usw. auf ihre Benutzbarkeit geprüft. Die Streumöglichkeiten, Streuzahlen und Streuwirkung für alle in Betracht kommenden Einrichtungen und Gegenstände, die in verschiedenen Gegenden voneinander abweichen, werden, soweit angängig, ermittelt. Nur solche werden für die Werbung freigegeben, die ihrem Werte nach den gewünschten Erfolg versprechen. Das sind im einzelnen: Dienstgebäude, Postwagen, Fernsprechzellen, Briefkasten, Telegraphenstangen, dienstliche Vordrucke, Verzeichnisse und Bücher sowie Maschinen- und Handbriefstempel usw., auch die Ausnutzung toten Geländes durch Bebauung mit vermietbaren Kiosken, die gleichzeitig mit Reklame versehen werden, kommt in Frage. Die Preise richten sich nach dem Reklamewert der belegten Orte, der Lage, Art und Zahl der belegten Gegenstände sowie nach der Größe der beanspruchten Flächen usw. Ein starres Preisverzeichnis ist nicht gegeben. Wohl aber wird von Zeit zu Zeit ein Mindestpreisverzeichnis geschaffen, das im großen und ganzen als Unterlage dienen kann. Die Preise ermäßigen sich bei gleichzeitiger Belegung einer größeren Zahl von Gegenständen usw. um gewisse Vomhundertsätze. Zugrunde gelegt ist im allgemeinen eine Vertragsdauer von mindestens einem Jahre. Die Preise für die Reklame auf Vordrucken werden im allgemeinen für je 1000 Stück nach dem an Quadratzentimetern belegten Raum und dem Reklamewert berechnet. Für die Briefkasten- und sonstige Reklame, die dem Wetter ausgesetzt ist, werden Blech- und Holzschilder — emailliert und handgemalt — verwendet, auch die unmittelbare Aufmalung wird von Fall zu Fall zugelassen, ebenso Abziehbilder, Durchscheinbilder usw. Die Postreklamen bearbeiten im allgemeinen nur ihren eigenen Bezirk — was nicht ausschließt, daß sie in besonderen Fällen nach vorheriger Verständigung anderer Postreklamen in deren Bezirken Verbindungen anknüpfen —, sie sind aber auch befugt, mit ihren Kunden Verträge über das gesamte Reichsgebiet abzuschließen. Für die Werbung sind auch private Werber zugelassen, sie erhalten 20 v H Vergütung. Bei jeder Oberpostdirektion ist eine Reklamestelle eingerichtet, d. h. 36 im früheren Reichspostgebiet, dazu 8 in Bayern und 1 in Württemberg, oder zusammen 45. Für den neuen Dienstzweig wurden besonders geeignete Beamte aus dem großen Heere der Verwaltung ausgesucht und

herangebildet. Welche Wichtigkeit das Reichspostministerium den besonderen Eigenschaften der Reklamebeamten beimißt, erhellt aus der grundlegenden Verfügung vom 28. Juni 1920, in der es heißt, daß die Auswahl der Beamten von ausschlaggebender Bedeutung für den vollen wirtschaftlichen Erfolg der Postreklame sei. Es werden besonders volles Verständnis für den neuen Dienstzweig und die Fähigkeit vorausgesetzt, den kaufmännischen Gesichtspunkten gerecht zu werden. Auch Beamte mit künstlerischen Neigungen werden für geeignet gehalten. Gewandtes Auftreten und Sicherheit im Verkehr mit den verschiedenen Schichten der Bevölkerung aus Handel und Industrie sind unerläßlich. Als wichtigste Voraussetzung für die neue Tätigkeit aber werden unbedingte Charakterfestigkeit und lauterste Auffassung von den allgemeinen Beamtenpflichten verlangt.

Wie grundsätzlich bereits angeführt worden ist, soll der neue Geschäftszweig überwiegend kaufmännisch betrieben werden. Daß nun die Post dieses durch eigene Beamte und in eigener Verwaltung zu unternehmen sich unterfing — das war von vornherein einer der Hauptgründe für das kühle Abwarten vieler Reklamefachleute und ihres Anhangs. Und doch war gerade der Eigenbetrieb eine Großtat der Verwaltung. Der Schrei nach dem kaufmännischen Geiste bei den Behörden will seit Jahren nicht verstummen. Von vielen Seiten erscheinen in den Blättern jeder Richtung Anregungen, wie die Verkehrsbetriebe wirtschaftlicher gestaltet werden sollen. Da hätte man sich doch freuen sollen, daß hier auf einem besonderen Gebiet von der größten Reichsverwaltung ein derartiger Versuch gemacht wurde, denn auch andere Dienstzweige der Postverwaltung konnten davon einen Vorteil haben.

Es kann mit Genugtuung berichtet werden, daß der Erfolg nicht ausgeblieben ist. Von den vielen Kunden, die sich mit Vertrauen der Werbeeinrichtung der Postverwaltung zuwandten, sind nur wenige abgegangen. Der Geschäftsbereich der Postreklamen dehnt sich ständig aus. Es darf nicht vergessen werden, daß die Postverwaltung kein besonderes Anlagekapital für das Unternehmen aufgewendet hat. Das Personal war aus dem vorhandenen Bestand zu entnehmen. Neue Kräfte durften für die Postreklame nicht eingestellt werden. Ein Teil des vorhandenen überzähligen Personals hat vielmehr auf diese Weise mittelbar nutzbringende Beschäftigung gefunden. Der nach rund zweijähriger Wirksamkeit der Postreklamen jüngst aufgestellte Nachweis der Ausgaben und Einnahmen hat ergeben, daß nicht nur sämtliche laufenden Kosten persönlicher und sächlicher Art und sämtliche Kosten der Werbeeinrichtung von bleibendem Werte gedeckt sind, sondern darüber hinaus nach dem Auftragsbestand mit einem Überschuß von 50 Millionen zu rechnen ist. Die Verwaltung hat mit Rücksicht hierauf den Grundsatz aufgestellt, daß die Ausgaben der Postreklamen höchstens 30 v H der erzielten Einnahmen betragen sollen, so daß, abgesehen von den Umsatzsteuern usw., 70 v H der Einnahmen als Reingewinn verbleiben. Wenn diese Erfolge noch nicht bei allen Postreklamen in gleicher Weise erreicht worden sind — dafür waren sie bei einzelnen weit günstiger —, so liegt das, abgesehen von der Verschiedenartigkeit der Werbebezirke, sicherlich mit daran, daß noch nicht überall in genügender Einschätzung des Wertes der Sache die richtigen Kräfte mit dem nötigen Ernst angesetzt worden sind. Es handelt sich um eine Aufgabe, die den Beamten aller Dienstgrade ein vielseitiges Tätigkeitsfeld erschließt, wenn sie sich wissenschaftlich und fachlich damit befassen. Es genügt nicht, einem tüchtigen, kaufmännisch veranlagten Beamten die Sache praktisch zu überlassen, es muß gleichzeitig wissenschaftliche, zusammenfassende Arbeit geleistet werden. Der Erfolg lohnt auch hier die aufgewandten Mühen.

Es ist kein Geheimnis, daß der äußere Widerstand gegen die neue Einrichtung in der Hauptsache darauf zurückzuführen ist, daß die Presse und große Privatreklameunternehmen die Post als lästige Wettbewerberin fürchten. Wer so denkt, kennt die Absichten und Wirkungen der Postreklame nicht oder schätzt sie falsch ein. Der beste Beweis dafür, daß eine Schädigung der Presse, die auf den Anzeigenbetrieb ihres

Unternehmens angewiesen ist, und der Privatreklameunternehmen nicht zu besorgen ist, ist dadurch erbracht, daß die Verwaltung ihre Beamten ausdrücklich angewiesen hat, bei der Werbung stets streng sachlich zu verfahren und es zu unterlassen, die Mitteilung von Anzeigen in der Presse usw. im Gegensatz zu den Reklamemöglichkeiten der Postverwaltung etwa in ungünstigen Vergleich zu setzen. Ein derartiger Wettbewerb ist ausgeschlossen. Sogleich nach dem Bekanntwerden der Absicht, die Postreklame auf breiter Bahn zu verwirklichen, hat es an Großunternehmungen nicht gefehlt, die der Post für die Pacht ihrer gesamten Werbeeinrichtung viele Millionen geboten haben. Wenn die Behörde diesen Anerbietungen gefolgt wäre, dann wären in der Tat die Folgen für die Presse und die Privatreklameunternehmen sicherlich nachteilig geworden. Es wäre überaus schwierig gewesen, auf der einen Seite unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit für die Postverwaltung die weitestmögliche Ausnutzung der Einrichtungen für die volkswirtschaftliche Werbearbeit zu erreichen und auf der anderen Seite zu verhüten, daß nicht eine schwere Schädigung des übrigen Werbewesens eintrat. Hierbei spricht die überaus große Ausdehnung des Werbegebiets und die Vielseitigkeit der bei der Postreklame vorhandenen Werbemöglichkeiten mit, deren Wirkung und Ausgestaltung sich von vornherein nach allen Richtungen hin kaum übersehen ließ.

Jetzt ist die Behörde jederzeit in der Lage, Richtung zu geben oder einzuschränken. Die Art der Werbung und die Bekanntgabe der Anbieter und Angebote durch die Post bleibt grundverschieden von derjenigen der Presse. Die Postreklamen schließen Verträge auf bestimmte Aushänge usw., meist nicht unter einem Jahr, ab. Auch bei der Belegung von Vordrucken und Verzeichnissen handelt es sich um eine Art von Dauerwerbung, die in ganz anderer Weise verausgabt wird wie die Werbung durch die Presse. Die amtlichen Vordrucke werden nach und nach an einzelne Empfänger abgegeben und bleiben vorübergehend oder längerer Zeit in deren Besitz und für sie von Wichtigkeit. Der Reklamegeber kann zum Teil nach der Art der Verwendungsmöglichkeit der Vordrucke einen bestimmten Empfängerkreis bestreuen. Schon daraus ergibt es sich, daß die Werbung durch die Tagespresse, durch Fach- usw. Zeitschriften, nicht ohne weiteres durch Postreklame ersetzt werden kann. Art und Wirkung der Postreklame und der Pressewerbung sind so verschieden, daß sie kaum als »Konkurrenten« gelten können. Sie ergänzen sich gegenseitig. Ein verständnisvolles Hand-in-Hand-Arbeiten wird ihre beiderseitigen Belange aufs beste fördern. Kein weitblickender Geschäftsmann wird das eine durch das andere wahllos, ohne Rücksicht auf die beabsichtigte Wirkung, ersetzen. Das haben inzwischen auch Zeitungsfachleute eingesehen. In der Darmstädter Zeitung Nr. 193 vom 19. August 1921 schrieb z. B. ein der Postreklame fernstehender Zeitungsfachmann als Antwort auf einen die Postreklame herabsetzenden Aufsatz, in dem vermutet wurde, daß eine Beeinträchtigung der Presseanzeigen erfolge, »daß die Auffassung des Verfassers von den ökonomischen Voraussetzungen des indirekten Zwanges zum regelmäßigen Inserieren in den Zeitungen durch keinerlei Sachkenntnis getrübt sei«. Diesem Urteil ist beizupflichten. In vielen, ja in den meisten Fällen, gehören beide Arten von Werbung in geschickter Mischung und Anordnung zusammen oder hintereinander, um einen durchschlagenden Erfolg zu erzielen. Auch die Privatreklameunternehmungen mit gediegener Grundlage haben keineswegs den Wettbewerb der Postverwaltung als schädigend zu fürchten. Sie behalten ein weites Feld zu eigener Betätigung. Auch hier wird ein Hand-in-Hand-Arbeiten die besten Erfolge zeitigen. Durch die Zulassung von privaten Werbern gegen Auftragsvergütung ist den Reklamefachleuten außerdem die Möglichkeit der Mitarbeit an der Postreklame gegeben. Die Berufung auf die Tatsache, daß eine große Reichsverwaltung selbsttätig im Reklamefach auftritt und damit das Ansehen und die Überzeugung von der Bedeutung des gesamten Reklamewesens hebt, kann nur dazu beitragen, auch der Presse und der Privatreklame die Werbung zu erleichtern.

Der Widerstand gegen die Postreklame erinnert lebhaft an eine ähnliche Erscheinung, die sich bei der Einführung des Postscheckwesens zeigte. Auch damals haben die Privatbanken, Sparkassen und ähnliche Unternehmungen anfänglich nur in der Befürchtung gehandelt, daß die Post ihnen auf diesem Gebiet ernsthaften Wettbewerb machen werde. Der Erfolg war der, daß das Postscheckwesen nicht von vornherein nach allen Richtungen hin so ausgebaut werden konnte, wie es die Postverwaltung gern getan hätte und wie es für die Allgemeinheit erforderlich und von Nutzen gewesen wäre. Die Gegner der neuen Einrichtung verstanden es, durch die Presse und durch die Inanspruchnahme von Abgeordneten möglichst viele Hemmungen einzuschalten. Auch da hat sich schließlich der gesunde Gedanke durchgesetzt. Das Postscheckwesen ist das Sammelbecken geworden für Millionen kleiner bargeldloser Zahlungen und von größter Bedeutung für die Durchsetzung der Zahler mit der Überzeugung von der Wichtigkeit und volkswirtschaftlichen Bedeutung der bargeldlosen Zahlung überhaupt. Durch diese Wirksamkeit ist auch den ehemaligen Gegnern des Postscheckwesens nur Vorteil erwachsen für ihre eigenen Unternehmungen. Heute sind sie alle selbst Teilnehmer am Postscheckwesen. Wenn sich die Überzeugung von der Notwendigkeit und Bedeutung des Werbewesens auch durch die Postreklame immer weiter Bahn bricht, werden alle an dem Erfolg teilhaben.

Dadurch, daß inzwischen bereits eine festgefügte Grundlage für das Postwerbewesen geschaffen worden ist, hat sich der Aufgabenkreis der Postreklame schon wesentlich erweitert. Die Vordruckreklame z. B. bietet nicht nur überaus vielseitige Streugelegenheiten für die Werbenehmer, sie ist auch weiterhin entwicklungsfähig. Sie hat die Möglichkeit geschaffen, amtliche Drucke zur Bekanntmachung von Verkehrseinrichtungen (Luft- und Kraftpostfahrpläne) und von Gebühren usw. in großer Zahl unentgeltlich oder gegen geringe Bezahlung zu verbreiten oder die Herstellung und Abgabe amtlicher Bücher (Fernsprechbuch) zu verbilligen und damit dem Verkehr und dem Dienstbetrieb selbst zu dienen. Ein weiterer Schritt war der Übergang der Postverwaltung zum Eigenverlag von amtlichen Werken (Zeitungspreisliste, Reichskursbuch). Die Herausbringung eines amtlichen Reichstelegramm-Adreßbuchs, das für die Geschäftswelt von hohem Werte sein wird, ist nur unter Zuhilfenahme der Reklame möglich. Ob und inwieweit die Postreklame z. B. berufen sein wird, auf dem Gebiet des Reklamedrucksachenverkehrs, der seit Jahrzehnten ein Schmerzenskind der Postverwaltung ist, ablenkend und bahnbrechend zu wirken, wird die Zukunft zeigen. Das Vorhandensein amtlicher Stellen in allen Bezirken, die über gut bearbeitete Nachweise von Anschriften nach Erwerbs-, Berufs-, Standesklassen usw. verfügen, könnte die Frage nahe legen, ob sich unter deren Ausnutzung nicht ein großer Teil des für den Versender und für den Beförderer heute sehr kostspieligen Werbedrucksachenverkehrs auf eine andere Grundlage stellen ließe.

Diesen Gedankengängen sollte sich kein Beamter der Postverwaltung verschließen. Die Vielseitigkeit der Aufgaben, vor die er sich gestellt sieht, bringt es in der Praxis naturgemäß mit sich, daß er sich in der Hauptsache nur einem Sonderfach innerhalb der Verwaltung widmen kann. Das darf aber nie dazu führen, daß er den Überblick über das Ganze verliert. Gerade darauf kann der Beamte mit Recht stolz sein, daß er über den Sorgen des täglichen Lebens und über den Mühen des täglichen Dienstes nicht versäumt, sein Rüstzeug für den Dienst am großen Ganzen zu schärfen. Er muß auch gewappnet und jederzeit bereit sein, überall da, wo sich müßige Kritiker in unsachlichen Äußerungen über behördliche Einrichtungen ergehen, sachlich aufklärend zu wirken. Damit dient er nicht nur der Behörde selbst, der dann manche unnötige und aufreibende Arbeit erspart bleibt, sondern auch dem eigenen Stande, denn die Einrichtungen der Behörde werden ja getragen durch die Beamtenschaft. Daß die Aufklärungsarbeit auch auf dem Gebiet der Postreklame gute Früchte zeitigt, beweist z. B. ein dem Verfasser unmittelbar zugegangener Aufsatz des Werbeanwalts Weidenmüller in Berlin-Pankow vom 6. Februar über die Werbezeuge der Postreklame und

die übrige Werbeindustrie, dessen Schlußabsatz wie folgt lautet: »Eigenartiges Kennzeichen für die Postreklame ist also nicht die Sonderart ihrer Werbezeuge, sondern die große Zahl und Verschiedenheit, welche hier in der Hand eines einzigen Unternehmens zusammengefaßt sind. Und in diesem Punkte keimen wohl die eigentlichen und besonderen Entwicklungsmöglichkeiten der Postreklame. In den Postreklamestellen laufen mit der Zeit eine solche Fülle von Beobachtungen verschiedenster Art zusammen, ihre Beamten können (wenn sie Augen und Begriffe dafür haben!) den Zusammenhang von Ursache und Wirkung bei so verschiedenartigen Werbezeugen, bei so verschiedenartigen Sachinhalten der angebotlichen Nachrichten beobachten, der ganze Betrieb dieses Werbeunternehmens ist so groß, daß er notwendig auf die planmäßige wissenschaftliche Erforschung seiner Arbeitsgrundlagen hindrängt, daß sich hier eine höhere großbetriebliche Stufe der Werbeindustrie herausbilden kann, welche alle versprengten Erfahrungen der kleinen Werbeunternehmen und alle zusammenfassende Forschung und Begriffsbildung der Werbewissenschaft ebenso planmäßig nutzt, wie etwa der postliche Großbetrieb alle Fortschritte der Technik zum Nutzen der Postbraucher anwendet, z. B. Flugzeug und Funkspruch. Allerdings fehlt es auch für diese großbetriebliche Entwicklung nicht an Vorbildern und Vorstufen bei der anderen Werbeindustrie, aber sicherlich kann es für die Entfaltung unseres Werbewesens nur förderlich sein, wenn ein amtlicher Betrieb von der Größe und der vielgestaltigen Entwicklungsfähigkeit in den Wettbewerb eintritt, wie es die Postreklame ist«.

Diese Äußerung sticht in einer für die Postreklame erfreulichen Weise ab von früheren fachmännischen Verlautbarungen. Bezeichnend ist auch hier noch der Klammerzusatz hinsichtlich der Beamten: »wenn sie Augen und Begriffe dafür haben!« Es sei hier auf die seit einiger Zeit vielfach erörterte Frage hingewiesen, ob die Postverwaltung ohne kaufmännische Leiter und Angestellte den Betrieb wieder in wirtschaftlich gesunde Bahnen leiten könne. Die Verwaltung hat bisher die für die Beamtenschaft erfreuliche Auffassung vertreten, daß sich die Postverwaltung mit ihrem gut und vielseitig geschulten Verkehrsbeamtenstand der Aufgabe voll gewachsen fühle. Die Postverwaltung hat als Reichsbehörde nicht nur nach rein kaufmännischen Gesichtspunkten zu arbeiten, sondern auch die Belange sozialer und allgemeinwirtschaftlicher Art vorbildlich zu wahren, die der private Unternehmer leicht vernachlässigt, sobald sie seinem Nutzen zuwiderlaufen. Dies Zutrauen zur Fachbeamtenschaft soll sich auch auf dem Gebiet des Reichswerbewesens bewähren, damit die aus der Zeitnotwendigkeit entstandene Postreklame ihre Aufgaben in vollstem Maß erfüllen kann.

Es bleibt nun noch als dritter Punkt die Frage nach den Zielen der Postreklame zu erörtern. Auf dem Wege, dem Reklamenehmer und der Allgemeinheit zu nützen, ist sie schon ein gutes Stück vorwärts gekommen. Das ergibt sich aus den bereits erörterten Tatsachen, daß die Inanspruchnahme der Einrichtung in gedeihlicher Weise fortschreitet, das Vertrauen in die erfolgbringende Arbeit wächst und der Gewinn auch für den Haushalt der Verwaltung gesichert erscheint. Wie steht es nun aber mit der erstrebten kulturellen Vorbildlichkeit? Unter diesem Begriff sind Unterbegriffe innerer und äußerer Art zusammenzufassen. Die inneren Teile des Begriffs werden bereits erfüllt durch die Art, wie die Postreklame das ganze Werbewesen auffaßt, durch Ausschluß von Schwindelreklamen, marktschreierischen Anpreisungen usw. sowie durch die Verweigerung der Reklame für Gegenstände, die gegen die guten Sitten verstoßen; u. a. wird Ausführung in deutscher Sprache auch im besetzten Gebiet verlangt; wenn fremdländische Sprachen ausnahmsweise begründet erscheinen, muß die deutsche Bezeichnung vorausgehen. Die Verwendung deutscher Schrift- und Druckzeichen (Fraktur) wird dringend empfohlen u. a. m. Bereits zum Beginn der Postreklame hat die Verwaltung folgendes verlautbart: »Die Postverwaltung ist fest entschlossen, die Ausführung der Reklame nur in würdiger Form zuzulassen. Anzeigen die durch Inhalt, Gegenstand, Farbe, Größe und Form den guten Geschmack, die gute Sitte verletzen, sollen ausgeschlossen sein. Da die Post den Betrieb unter

Ausschluß des Unternehmertums in eigener Verwaltung führt, ist sie in der Lage, einen entscheidenden Einfluß auf die Gestaltung des neuen Geschäftszweigs auszuüben und Geschmacklosigkeiten und Verunstaltungen zu verhüten. In geeigneten Fällen werden Künstler und Architekten zur Begutachtung herangezogen.« Auf diesem Gebiet aber von vornherein in allen Einzelwirkungen nach außen hin überall vorbildlich zu wirken, das ist nicht nur sehr schwer, sondern geradezu unmöglich. Das kann kein Unternehmen, auch nicht eine große Verwaltung, auch nicht das Reich. Die Vorbedingungen für die Verwirklichung eines solchen Zieles, die zum wesentlichen Teile noch fehlen, müssen erst geschaffen werden. Dieses Ziel zu verwirklichen, ist eine der schönsten Aufgaben der Postreklame. Hinderlich dabei ist aber wieder die schlechte Beschaffenheit der Gegenstände, an denen die Werbung angebracht werden soll. Während des Krieges und nachher hat an Ausgaben für das Notwendigste weit über das erträgliche Maß hinaus gespart werden müssen. Erst nach und nach wird sich, beschleunigt durch den Druck der Postreklame und erleichtert durch die von dieser erworbenen Mittel, Wandel schaffen lassen. Bei der erzwungenen Einschränkung aller Betriebsausgaben muß ferner überall geprüft werden, ob die bestehenden Verkehrseinrichtungen noch in vollem Maße beibehalten werden können. Dann hat die Postreklame nicht nur immer noch gegen mangelndes Verständnis in den Reihen der Außenstehenden anzugehen, es bedarf auch der Aufklärung in der Beamtenschaft selbst, für die die neue Einrichtung ebenfalls etwas Ungewohntes, aus dem sonstigen Aufgabenkreis Heraustretendes bedeutet. Tatsächlich gliedert sich die Postreklame in den Aufgabenkreis in voller Zweckmäßigkeit ein. Schon die Überlegung, daß der Reklamenehmer für die Anbringung seiner Werbung eine angemessene Gebühr entrichtet, in der selbstverständlichen Erwartung, daß diese zu guten Händen der Post anvertraute Werbesache so angebracht oder ausgegeben wird, daß sie den gewünschten Erfolg verspricht, veranlaßt den pflichtbewußten Beamten, sich dieser Sache auch anzunehmen. Es ist undenkbar, von einer Zentralstelle aus die gesamte Einzelarbeit zu leisten. Es muß deshalb der Amtsvorsteher oder der mit der Sorge für die Ausgestaltung der Postreklame betraute Beamte, z. B. wenn es sich um Aushängeschilder im Schaltervorraum, an den Postwagen, Briefkasten usw. handelt, selbst dafür sorgen und darüber wachen, daß die Anbringung zweckmäßig, sauber und ohne Beschädigung der Werbesache und des Untergrundes erfolgt. Die Gegenstände müssen so befestigt werden, daß sie sich in den vorhandenen Raum richtig eingliedern, daß der Körper des Gegenstandes usw., an dem sie befestigt werden, seiner eigentlichen Zweckbestimmung erhalten bleibt. Der Beamte muß sich dieselbe Mühe geben, die er aufwendet, wenn er ein Bild oder einen sonstigen Gegenstand in seiner Wohnung anzubringen hat. Es dürfen nicht unnötig große und starke Nägel oder Schrauben benutzt werden usw. Die Unterbringung der Werbesachen gegen Bezahlung gibt eine weitere Anregung, überhaupt der äußeren Beschaffenheit der Schalterräume und der Posteinrichtungen wieder mehr Achtsamkeit zuzuwenden. Dadurch wird nicht nur der Zweck der Postreklame gefördert, sondern auch das Ansehen und das Vertrauen in die Einrichtungen der Post mittelbar neu gefestigt. Die Aufsichtsbeamten, auch alle Außenbeamte, Besteller, Kastenleerer usw. müssen immer wieder angewiesen werden, auf den guten Zustand der Gegenstände dauernd zu achten und Mißstände ungesäumt zwecks Abstellung zur Sprache zu bringen. Wo Zweifel wegen der Anbringung entstehen, darf eine Nachfrage bei der zuständigen Postreklame nicht versäumt werden. Wenn Sinn und Verständnis für zweckmäßige und geschmackvolle Anbringung sowie Ausgestaltung der Werbung in dieser Weise wachsen und sich festigen, wird sich die Postreklame immer mehr ihren Zielen nähern.

Eine wesentliche Erschwernis liegt auf diesem Weg einstweilen noch darin, daß die Reklamenehmer zwar überzeugt sind von der Wichtigkeit der Werbung selbst, aber noch nicht genügend von der Wichtigkeit der Art und der Ausgestaltung. Reklame muß, um gut und vollkommen wirksam zu sein, wahr und schön sein! Sie muß wahr

sein. Das ist selbstverständlich die Hauptbedingung. Die Ware muß halten, was die Werbung verspricht. Vor Überschwenglichkeiten in der Anpreisung ist deshalb zu warnen, weil sie leicht die gesunde Wirkung beeinträchtigen. Reklame muß schön sein. Hier handelt es sich um ein besonderes »Schön«, das gleichzeitig dem Zwecke der Werbung angepaßt sein muß. Sie muß mit Schönheit verbinden Eindringlichkeit, sie muß vermeiden Aufdringlichkeit. Sie soll dem Vorübergehenden keine Zeit stehlen und doch haften bleiben. Sie muß eingestellt sein auf die Psyche des Beschauers. Das haben wissenschaftliche Werbefachleute längst als richtig erkannt. Die Reklamenehmer sind aber noch nicht alle genügend von der Überzeugung durchdrungen, daß das »Schön« eine der wichtigsten Vorbedingungen der Wirksamkeit ist, daß es eine Kunst ist, die Vereinigung von schön und eindringlich zu erzielen, daß Künstler, Fachleute die Entwürfe machen müssen, zu Rate zu ziehen sind. Sie scheuen gänzlich falscher Weise die Kosten der Inanspruchnahme solcher Fachleute, die sich aber stets vielfältig bezahlt machen werden.

Die Künstler haben es ihrerseits vielfach noch nicht genügend verstanden, geeignete Wege zu finden, um die Reklamenehmer davon zu überzeugen, daß der eigene Nutzen des Kaufmanns usw. es erheischt, sich der Künstler zu bedienen, daß auch einfache, für den kleinen Reklamenehmer bezahlbare Entwürfe für Schrift und Bild zu haben sind. An der Postreklame allein liegt es also nicht, wenn sie nicht auf allen Gebieten von vornherein Vorbildliches zeigen kann. Bis das wird geschehen können, bis die Postreklame wirklich entscheidenden Einfluß hierin wird ausüben können, ist noch viel mühsame Aufklärungsarbeit zu leisten. Und das geschieht. Alle Reklamenehmer werden aufgefordert, sich die gute Ausgestaltung ihrer Entwürfe angelegen sein zu lassen. Eine einseitige Festlegung auf eine bestimmte Richtung in künstlerischer Hinsicht kann nicht in Frage kommen, damit wäre den Reklamenehmern nicht gedient, noch viel weniger den Künstlern. Wenn die Postreklame von vornherein zu scharf vorginge und in jedem einzelnen Falle strengste Bedingungen stellen würde, wäre der Erfolg nichtig, auch für die Allgemeinheit. Der Unbelehrbare würde für seine Zwecke doch einen anderen Weg in die Öffentlichkeit finden. So kann die Postreklame auch in solchen Fällen immerhin mäßigend wirken. Dieselben Vorwürfe, die wegen der Gestaltung von Werbungen der Postreklame hier und da laut geworden sind, werden auch gegen ältere Unternehmungen erhoben — auch gegen die Presse. In einem Preisausschreiben der Textilwoche aus dem vorigen Jahre hieß es: »Das praktische Interesse des Kaufmanns und der schöpferische Wille des Künstlers müssen sich zusammenfinden, um ein fruchtbares Ergebnis zu erzielen. Der Künstler muß die geeigneten Wege finden, um dem Kaufmann zu zeigen, was für Kräfte da sind, daß es nicht nur die wenigen berühmten Künstler gibt, die von den größten Firmen mit Geld gelockt werden, ihnen den auf anderen Gebieten erworbenen Ruhm zur Verfügung zu stellen, sondern eine ganze Gruppe von Graphikern, die sich eigens für diese Aufgabe vorgebildet haben und nicht Phantasiepreise, sondern nur ein den Verhältnissen entsprechendes Honorar suchen.« Es handelte sich um ein Preisausschreiben zur besseren Pflege des Inserats in den Tageszeitungen mit der Begründung, daß von der Anwendung der hochentwickelten typographischen Kunst, die dem Deutschen Reich einen ehrenvollen Platz in der Welt erobert hat, in den Anzeigen der Tageszeitungen noch so gut wie gar nichts zu merken sei und ebensowenig in der Ausgestaltung des Rahmens von dem Wirken der künstlerischen Kräfte.

Was hier von der Ausgestaltung der Anzeigen in den Tageszeitungen usw. gesagt wird, gilt ebenso auf dem Gebiet des gesamten Werbewesens überhaupt. Wichtig aber und von größter Bedeutung ist es für die Erreichung des erstrebten künstlerischen Zieles, daß eine große Behörde, daß das Reich sich einsetzen will, um die Vorbedingungen in zäher Arbeit mitschaffen zu helfen. Die Postreklame hat die Überzeugung von dem Wert einer guten Ausgestaltung der Werbung schon in vielen Fällen zu wecken verstanden. Was im einzelnen bis jetzt geschaffen worden ist, ist nicht für die

Ewigkeit bestimmt. Alles ist änderungsfähig, entwicklungsfähig. Es kommt nur auf den guten Geist an, der antreibt, und der ist in der Postreklame vorhanden. Es wird zweckmäßig sein, wenn einige Zeit vergangen ist, eine Auswahl guter und weniger guter Ausführungen der Postreklame zusammenstellend zu zeigen, um den Augenschein für die Beurteilung wirksam zu machen. Das Reichspostministerium legt außerdem besonderen Wert darauf, daß die Postreklamen mit den ortsansässigen Künstlergemeinschaften und Reklamefachvereinen Fühlung halten, wie mit den Gruppen des Bundes deutscher Gebrauchsgraphiker, Verband deutscher Reklamefachleute, Deutscher Bund Heimatschutz usw. Was auf diese Weise erreicht werden kann, hat vorbildlich die Münchener Gewerbeschau gezeigt. Zur Förderung von Ausstellungen werden die Postreklamen ihre Einrichtungen und ihre Werbekraft in weitestgehendem Maße zur Verfügung zu stellen haben. Künstlerisch ausgeführte Werbetafeln usw. allgemeiner Art, die darauf hinweisen, daß Werben eine Kunst ist, daß Fachleute mit den Entwürfen betraut werden müssen, die außerdem etwa die Geschäftsstelle von Künstlergemeinschaften bekannt geben, können, soweit unvermietete Plätze verfügbar sind, unentgeltlich ausgehängt werden usw. Alles was geeignet ist, den Stand der Werbung überhaupt zu heben, wird die Unterstützung der Postreklamen finden müssen. Denn dadurch, daß der Sinn für die gute Ausgestaltung der Werbung immer mehr Allgemeingut wird, wird auch der Postreklame die Erreichung ihrer Ziele erleichtert und der Widerstand der Fernstehenden gebrochen. Daß das Reichspostministerium im Benehmen mit den zugezogenen Reklame- und Kunstsachverständigen nicht von vornherein ganz bestimmte Regeln aufgestellt hat, ist gerügt worden. Das war aber bei der großen Vielgestaltigkeit des vorhandenen Werbegebiets und der Werbeträger garnicht möglich. Jede übergroße Formbannung muß auf diesem Gebiet abtötend wirken. Erst jetzt, nachdem Erfahrungen in der Praxis vorhanden sind, sind bestimmte allgemeine Richtlinien ausgearbeitet worden, die, ohne hemmend zu wirken, richtunggebend sein werden auch für eine gewisse Einheitlichkeit in der Wirkung nach außen hin. Soweit es in der Macht der Postreklamen liegt, wird für die immer bessere Ausgestaltung der Werbesachen durch Wort und Schrift bei jeder Gelegenheit gewirkt. Das Geheimnis der guten Werbearbeit liegt, wie ein bekannter Werbeanwalt sagt, in den drei kurzen Worten: »Ein klares Ziel!« Wer das erkannt hat, wird viele gute Wege finden, die zu ihm hinleiten.

Der Zweck dieses Aufsatzes ist, zu zeigen, daß die Postreklame nicht nur für den Augenblick geschaffen ist, nicht ohne Überlegung nach vielen Seiten, nicht von bürokratischem Dünkel getragen, nicht nur um ohne Sinn und Verstand Geld zu machen, sondern eine ernsthaft zu nehmende Aufgabe, die es wert ist, von allen Seiten unter Einhaltung der bedingten Grenzen gefördert zu werden. Allerdings kann das Verständnis dafür nur bei denen gefunden werden, die einsehen gelernt haben, daß das Rad der Zeit nicht rückwärts gedreht werden kann, die sich davon überzeugt haben, daß das Werbewesen ein notwendiger und nützlicher Zweig unserer Volkswirtschaft geworden ist. So verständlich in stillen Stunden der Seufzer nach der lieben alten Postkutsche, dem — ach — so poesievollen Posthorn erscheint, so wenig Menschen wird es geben, die heute auf die modernen Verkehrsmittel verzichten möchten — der Rückkehr der lieben alten Postkutsche wegen.

Jahresbericht der schwedischen Telegraphenverwaltung für das Jahr 1921.

Aus dem Jahresbericht der Generaldirektion der schwedischen Telegraphen für das Jahr 1921 entnehmen wir folgendes. Gesamtflächeninhalt Schwedens 448 277 qkm, wovon 37 785 qkm auf die Oberfläche der Binnengewässer entfallen. Bevölkerung am 31. Dezember 1921: 5 954 316 Seelen.

An der Spitze der Zentralverwaltung steht ein Generaldirektor, dem sechs Abteilungschefs beigegeben sind, und zwar je einer für Verwaltungsangelegenheiten, Materialien, Finanzen, Linien, Funktelegraphie und Verkehr. Bezüglich der Lokalverwaltung ist das Land in sechs Bezirke eingeteilt, die hinsichtlich des Baues und der Unterhaltung der Linien und Leitungen von Liniendirektoren geleitet werden. Die Bezirke sind wiederum in Linienabschnitte eingeteilt, wovon einer unter der unmittelbaren Leitung des Bezirksdirektors steht, während die übrigen von Linieningenieuren verwaltet werden. Außerdem besteht ein besonderer Bezirk für die Anlage und die Unterhaltung von Funkstellen. Hinsichtlich des Verkehrs und der Abrechnungsgeschäfte stehen den Bezirken Verkehrsdirektoren vor. Eine Ausnahmestellung nehmen die Telegraphenämter und Fernsprechämter in den größten Orten (Stockholm, Gothenburg, Malmö mit Sundsvall) ein, an deren Spitze selbständige Direktoren stehen. Für Abrechnungszwecke sind die weniger bedeutenden Telegraphen- oder Fernsprechanstalten größeren Ämtern zugeteilt. Die Zahl dieser Abrechnungsbezirke beläuft sich auf 152. In bezug auf die Berechnung der Fernsprechgebühren ist das Land in 268 Taxkreise eingeteilt.

Die Zahl der beschäftigten Personen — einschließlich des Personals der mit der Staatsverwaltung verschmolzenen privaten Fernsprechgesellschaft in Stockholm — betrug 16 237, und zwar:

	Beamte und Angestellte	Hilfskräfte usw.	Telegraphenboten und -arbeiter (im Durchschnitt)
bei der Generaldirektion	140	87	—
in den Linienbezirken	914	75	2 366
in den Verkehrsbezirken und bei den Verkehrsämtern	3 065	4 430	673
in dem Funkbezirk und bei den Funkanstalten	28	4	9
in den Werkstätten	13	66	621
bei den Agenturen	—	3 746	—
im ganzen	4 160	8 408	3 669

Auffällig ist die große Anzahl der beschäftigten Frauen, auf die mehr als zwei Drittel (11 100) der Gesamtzahl entfallen.

Die Zahl der Fernsprechanstalten ist gegen das Vorjahr von 3 875 auf 3 993 gestiegen. Ebenso hat die Zahl der Telegraphenanstalten eine geringe Zunahme erfahren; sie setzt sich in folgender Weise zusammen:

	1921		1920	
a. Staatliche Telegraphenanstalten:				
Selbständige Telegraphenämter	149		151	
Zweiganstalten	20		19	
Für den Telegraphendienst geöffnete Fernsprechanstalten	1 344		1 299	
Telegrammschalter	61	1 574	63	1 532
b. Eisenbahn-Telegraphenanstalten:				
bei den Staatseisenbahnen	610		606	
bei den Privateisenbahnen	1 303	1 913	1 296	1 902
im ganzen	—	3 487	—	3 434

Außerdem bestehen 3 Semaphor-Telegraphenanstalten und 13 Küstenfunkstellen. Die Zahl der Bordfunkstellen beläuft sich auf 239; von den mit Funkeinrichtung versehenen Schiffen entfallen 3 auf die Staatseisenbahnverwaltung, 40 auf die Kriegsflotte und 196 auf die Handelsmarine. Die Einrichtung drahtloser Telegraphen- und Fernsprechanlagen an Bord schwedischer Schiffe liegt der Telegraphenverwaltung ob, die dafür eine jährliche Miete erhebt. Für 194 Bordanlagen wurden während des Berichtsjahrs 631 775 Kronen Miete vereinnahmt.

Von den 3 487 Telegraphenanstalten haben 45 ununterbrochenen Dienst, 1 331 vollen Tagesdienst und 2 111 beschränkten Tagesdienst. Die überwiegende Mehrzahl der Anstalten (3 095) nimmt am internationalen Verkehr teil; der Rest (392) ist nur für den innerskandinavischen Telegrammverkehr geöffnet.

Abgesehen von einer geringfügigen Zunahme im internationalen Verkehr zeigt die Zahl der Gesprächsverbindungen durchweg eine erhebliche Abnahme gegen 1920, wie nachstehende Übersicht ergibt.

	1921	1920	v H
a) Gespräche gegen Pauschgebühr . .	508 347 100	565 661 200	— 10,1
b) Gespräche innerhalb der einzelnen Taxkreise	1 096 200	1 453 902	— 24,6
c) Gespräche zwischen den verschiedenen Taxkreisen	29 014 711	36 348 741	— 20,2
Unter c sind die internationalen Gespräche im End- und Durchgangsverkehr einbegriffen mit	577 978	575 717	+ 0,46
Zahl der Gesprächseinheiten von 3 Minuten zu b und c	39 706 396	49 968 596	— 20,5
Zahl der Einheiten der dringenden Gespräche	1 082 448	5 981 315	— 81,9

Besonders auffällig ist die Abnahme der dringenden Gespräche, sicherlich infolge des Bestrebens, Gebühren zu ersparen. Damit stimmt überein die wesentliche Zunahme der in Schweden gebräuchlichen Ferngespräche zu ermäßigter Gebühr. Sie sind von 1 659 459 im Jahre 1920 auf 4 189 299 im Jahre 1921 gestiegen. Diese besondere Art von Gesprächen ist auf die Zeit von 6 bis 11 Uhr abends beschränkt. Die kostspieligen Blitzgespräche — d. h. Ferngespräche mit Vorrang vor allen übrigen Gesprächen — zeigen wiederum eine starke Abnahme (84,3 v H) gegen das Vorjahr. Ihre Zahl ist von 934 auf 147 gefallen. Außer der Gebühr für dringende Gespräche wird eine Sondergebühr von 100 Kronen für jedes Blitzgespräch erhoben. An den Auslandsgesprächen ist Dänemark mit 45 v H, Norwegen mit 35 v H, Deutschland mit 15 v H und Finland mit 5 v H beteiligt.

Die Zahl der Fernsprechteilnehmer ist außerordentlich hoch. Es bestehen 310 705 Hauptanschlüsse. Auf je 19 Einwohner entfällt also ein Anschluß, offenbar eine Folge der mäßigen Gebührensätze, die zwischen 30 und 420 Kronen für das Jahr schwanken. Die Nebenanschlüsse belaufen sich auf 59 795. Gegen Zahlung einer Sondergebühr erhalten Teilnehmer in bestimmten großen Orten die Berechtigung, sich nicht mit ihrer Fernsprechnummer, sondern nur mit ihrem Namen anrufen zu lassen; von dieser Ein-

richtung hatten 408 Teilnehmer Gebrauch gemacht. Eine weitere Sondereinrichtung sind die »Sternanschlüsse«. Sie berechtigen gegen einen vierteljährlichen Zuschlag ihre Inhaber, gebührenfreie Gespräche mit einem oder mehreren angrenzenden Taxfreisen zu führen. Solche Anschlüsse gab es 89. An andere Vermittlungsanstalten als die ihres Wohnorts waren 48 Teilnehmer angeschlossen; 142 Teilnehmer ließen sich regelmäßig die Börsenkurse zusprechen.

Die Gesamteinnahmen aus dem Fernsprechwesen verteilen sich wie folgt:

	1921 Kr	1920 Kr	v H
Gebühr für die Einrichtung von Sprechstellen	511 170	251 178	+ 103,5
Zulassungsgebühren	1 796 433	2 531 600	— 29,0
Anschlußgebühren	53 718 375	44 188 757	+ 21,6
Gesprächsgebühren,	32 692 980	30 287 153	+ 7,9
und zwar für			
a) Orts- und Nachbarortsgespräche	2 622 451	2 682 430	— 2,2
b) Ferngespräche	30 070 529	27 604 723	+ 8,9
Unter b sind die Auslandsgespräche einbegriffen mit	2 663 576	2 178 512	+ 22,3

Hierzu ist zu bemerken, daß die Anschlußgebühren vom 1. Januar 1922 an um etwa 20 v H herabgesetzt worden sind. Die früher als Zubuße zu den Kosten der ersten Einrichtung der Anschlüsse von den Teilnehmern erhobene Gebühr von 100 oder 200 Kronen ist mit dem 1. Oktober 1921 weggefallen.

Der Telegrammverkehr in den letzten beiden Jahren zeigt folgendes Bild:

	1921	1920	v H
A. Gebührenpflichtige Telegramme:			
1. innerschwedischer Verkehr	3 393 652	4 333 050	— 21,7
2. Auslandsverkehr:			
a) Endtelegramme:			
von Schweden nach dem Ausland	1 295 158	1 601 627	— 19,1
vom Ausland nach Schweden	1 296 193	1 602 786	— 19,1
b) Durchgangstelegramme	848 248	876 693	— 3,2
	6 833 251	8 414 156	— 18,8
B. Meteorologische Telegramme usw., In- und Auslandsverkehr	298 750	265 656	+ 12,5
C. Dienst- und Kreistelegramme, In- und Auslandsverkehr	377 745	542 443	— 30,4
Gesamter Telegrammverkehr	7 509 746	9 222 255	— 18,6

Auch hier zeigt sich fast überall ein starkes Nachlassen des Verkehrs; die Abnahme deckt sich nahezu mit der des Fernsprechverkehrs. Bemerkenswert ist das genaue Übereinstimmen der abgegangenen und angekommenen Auslandstelegramme; der alte Erfahrungssatz, daß jeder Brief eine Antwort nach sich zieht, läßt sich mithin mit vollem Recht auch auf den Telegrammverkehr anwenden.

Im Funkverkehr haben die schwedischen Küstenfunkstellen 25 585 Telegramme mit 708 380 Wörtern verarbeitet. Von den Bordfunkstellen sind 11 391 Telegramme mit 134 162 Wörtern abgesandt und 1 751 Telegramme mit 29 634 Wörtern aufgenommen worden.

Unter den gebührenpflichtigen Telegrammen befinden sich an besonderen Telegrammen:

	1921	1920	v H
Staatstelegramme	115 931	169 249	— 31,5
Dringende Telegramme	307 144	648 289	— 52,6
Telegramme mit bezahlter Antwort	123 423	167 302	— 26,2
Telegramme mit Vergleichung	8 808	12 470	— 29,4
Telegramme mit Empfangsanzeige	3 489	6 506	— 46,4
Telegraphische Postanweisungen	65 022	65 071	— 0,1
Pressetelegramme	32 582	42 128	— 22,7
Ortstelegramme	595 243	677 005	— 12,1
Eisenbahntelegramme	271 180	353 362	— 23,3

Für die Verbreitung von Wettermeldungen bestehen verschiedene Einrichtungen. Die Wettervoraussagen für die Landwirtschaft — jord-obs — werden vom 1. Mai bis Ende Oktober herausgegeben. Sie wurden an 2 238 Teilnehmer abgesetzt; ihre Zahl hat 411 790 betragen. Die allgemeinen Wetterberichte — allm-obs — wurden nur von 10 Teilnehmern bezogen (5 460 Stück), daneben aber auch allen Funkstellen mitgeteilt; außerdem erhielten 15 Zeitungen diese Telegramme regelmäßig in abgekürzter Form — press-obs — (4 445 Stück). An Wettertelegrammen für Zwecke der Schiffahrt — vind-obs — sind 470 Stück an 2 Bezieher befördert worden.

An den Endtelegrammen des Auslandsverkehrs ist Deutschland mit 25,2, Großbritannien mit 21,7, Dänemark und Norwegen mit je 9,7, Finland mit 8,1, Frankreich mit 5,8, Niederland mit 3,8 v H beteiligt. Auf die übrigen europäischen Länder entfallen 9,8, auf den außereuropäischen Vorschriftenbereich 6,2 v H. Der Anteil Deutschlands beträgt mithin ein volles Viertel und ist noch bedeutender als beim Fernsprechverkehr, wo er 15 v H ausmacht.

Der Staatstelegraphenbetrieb hat folgende Einnahmen erzielt:

	1921 Kr.	1920 Kr.	v H
Innerschwedischer Verkehr	5 598 335	6 244 849	— 10,4
Verkehr nach dem Ausland	3 153 958	4 149 159	— 24,0
Verkehr aus dem Ausland	1 178 736	1 576 495	— 25,2
Ausländischer Durchgangsverkehr	396 803	509 870	— 22,2
Verschiedene Einnahmen	799 515	621 873	— 28,6
im ganzen	11 127 347	13 102 246	— 15 1

Für den Ausbau der Linien und Leitungen sind im Berichtsjahr 21,3 Millionen Kronen aufgewendet worden, wovon 8,5 Millionen auf die Ortsfernsprechnetze, 11,6 Millionen auf Fernsprechverbindungsleitungen und 1,2 Millionen auf das Telegraphennetz entfallen. Das Verkehrsnetz umfaßte Ende 1921:

	Linien an Gestänge km	Kabel km	zusammen km
ausschließlich für Fernsprechzwecke	25 272	1 570	26 842
ausschließlich für Telegraphenzwecke	2 204	396	2 600
gemeinsam für Fernsprech- und Telegraphenzwecke	9 530	179	9 709
zusammen	37 006	2 145	39 151

Von den oberirdischen Linien hatten nur 21 345 km hölzerne, mit Kupfervitriol usw. getränkte Stangen. Der erhebliche Rest von 15 661 km war mit nicht besonders zubereitetem Gestänge hergestellt. Bei dem Holzreichtum Schwedens fallen offenbar die Kosten der häufigeren Erneuerung von ungetränkten Stangen nicht ins Gewicht. Die Kabellinien umfassen 838 km Unterwasserkabel, 788 km unterirdische und 519 km oberirdische (Luft-) Kabel.

Die Gesamtlänge der Staatsfernsprechleitungen belief sich auf 655 887 km, und zwar:

	km	km
Doppelleitungen für den Vor- und Nachbarortsverkehr	83 923	
Einfache Vor- und Nachbarortsleitungen	2 789	86 712
Teilnehmer-Doppelleitungen	406 912	
Einfache Teilnehmerleitungen	757	407 669
Fernsprech-Verbindungsleitungen, doppelte	161 195	
einfache	311	161 506
im ganzen	—	655 887
An Telegraphenleitungen waren vorhanden		44 333

An selbständigen privaten Fernsprechunternehmungen bestanden Ende 1921 noch die Alfta-Orvanäkers-Fernsprechgesellschaft, deren Bereich sich auf den westlichen Teil der Provinz Hälsingland beschränkt, und 14 unbedeutendere Fernsprechgesellschaften in Mittel- und Nordschweden. Das staatliche und private Eisenbahntelegraphennetz umfaßte 7 772 km oberirdische Linien mit 35 636 km Leitungen. Hiernach ergibt sich folgendes Gesamtbild:

	Oberirdische Linien an Gestänge km	Fernsprechleitungen km	Telegraphenleitungen km
Netz der Telegraphenverwaltung	39 151	655 887	44 333
Netz der Eisenbahnen	7 772	15 266	35 636
Netz der privaten Fernsprechgesellschaften	(Angaben fehlen)	3 947	—
zusammen	46 923	675 100	79 969

Von den vorhandenen 376 434 Fernsprechapparaten waren 365 895 bei den Fernsprechteilnehmern und 6 100 bei den öffentlichen Sprechstellen aufgestellt; der Rest von 4 439 diente amtlichen Zwecken. An Telegraphiersystemen werden in Schweden Morse-Simplex, Morse-Duplex, Wheatstone-Creed und Klopfer verwendet; die Apparate für den Telegrammbeförderungsdienst verteilen sich auf 507 Morseapparate, 48 Klopfer, 266 Übertragungsapparate, 34 Relais, 96 Wheatstone- und Creedapparate, 40 Stanzapparate, 1 734 Fernsprecher, 11 Ferndrucker; dazu kommen 3 752 Telegraphenapparate bei den Eisenbahnanstalten, und zwar vorwiegend Morsefarbschreiber (3 446). Unter Einbeziehung der 10 903 Fernsprechapparate bei den privaten Fernsprechgesellschaften entfallen 292,4 Fernsprecher auf je 1 000 Einwohner in Stockholm und, für das gesamte Land berechnet, 65,1 Fernsprecher auf je 1 000 Einwohner.

Das geldliche Ergebnis der einzelnen Betriebszweige im Jahre 1921 erhellt aus folgenden Zahlen:

	Einnahmen Kr.	Ausgaben Kr.	Kr.
Ortsfernsprechnetze	58 448 659	45 958 853	+ 12 489 806
Fernsprechverbindungsnetz	30 270 300	22 945 654	+ 7 324 646
Telegraphennetz	11 127 348	12 793 955	— 1 666 607

Schließlich gibt der Jahresbericht Erläuterungen über den Stand der Wohlfahrtseinrichtungen im Bereich der Telegraphenverwaltung. Die Mittel der »Ruhegehaltskasse der Beamten und Angestellten der Telegraphenverwaltung« beliefen sich Ende 1921 auf 13,4 Millionen Kronen, die im Laufe des Jahres gezahlten Ruhegehälter auf 363 926 Kronen. Die »Ruhegehaltskasse für die Arbeiter der Werkstätten, Magazine und Linien der Telegraphenverwaltung« verfügte über 1,3 Millionen Kronen; an Ruhegehältern zahlte sie 8 558 Kronen. Ihre Mittel wurden durch einen Zuschuß der Telegraphenverwaltung in Höhe von 154 500 Kronen gespeist. Für die Witwen und Waisen der Beamten und Angestellten besteht eine besondere Kasse mit einem Bestand von 4 Millionen Kronen, die ebenfalls einen Zuschuß (125 554 Kronen) erhielt. An Witwen- und Waisengeldern wurden 98 810 Kronen gezahlt. Außerdem besteht noch eine Hilfskasse, die den früheren Mitgliedern der Ruhegehaltskasse des Personals der Telegraphenverwaltung oder deren Hinterbliebenen Unterstützungen gewährt. Sie besaß Ende 1921 1,24 Millionen Kronen; die während des Berichtsjahrs bewilligten Unterstützungen erreichten die Summe von 43 740 Kronen.

Nachruf.

Robert Franck †.

Mit dem am 9. Oktober 1922 gestorbenen Unterstaatssekretär im Reichs-Postamt a. D., Wirklichen Geheimen Rat Robert Franck ist ein Mann dahingegangen, der während seiner ganzen vieljährigen Amtstätigkeit von Vorgesetzten und Mitarbeitern als hervorragende Kraft geschätzt und geehrt wurde. In den Stellungen als vortragender Rat für das Etatswesen, als Abteilungsdirektor und Unterstaatssekretär galt er als eine der stärksten Stützen der Verwaltung. Mit Führereigenschaft und hohen geistigen Fähigkeiten ausgerüstet, verband er eiserne

Tatkraft und zähen Arbeitswillen mit nie ermüdendem Fleiß. Die Pflicht war ihm oberstes Gesetz und der Leitstern seines Lebens. Gegen sie traten bei ihm alle anderen Rücksichten weit in den Hintergrund. Er war stolz auf die Verwaltung, die er bis zum letzten Atemzuge liebte, und die Verwaltung war stolz auf ihn. Streng, ernst, oft scharfkantig in seinem äußeren Auftreten, war er doch voll Herzensgüte und Nachsicht. Streberium und Kriecherei waren ihm verhaßt. Frohem Lebensgenuß war er keineswegs abhold. Aufrecht und wahr in seinem Wesen, hielt er gegen jedermann unverbrüchlich fest an dem, was er für richtig und nötig erkannt hatte. Selbstbeschönigung und Selbstbetrug — die schlimmsten Eigenschaften schwacher Naturen — waren diesem starken Charakter fremd. Er sah Menschen und Dingen gerade ins Gesicht und sagte seine Meinung deutlich und klar, unbekümmert um Beifall oder Tadel. Sein Wort stand auf Felsen. Das wußten alle, die mit ihm amtlich oder persönlich in Berührung kamen, und daraus erwuchs ihm überall starkes Vertrauen. Sein Volk und sein Vaterland liebte er mit ganzer Seele. Nehmt alles nur in allem: Er war ein Beamter allerersten Ranges und ein echter, kerndeutscher Mann. Ehre seinem Andenken!

Schriftwerke.

Nachweis

von Aufsätzen und Mitteilungen über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen aus der Zeitschriftensammlung der Bücherei des Reichspostministeriums.

(Juli bis September 1922)

A. Liste der Zeitschriften.

Enthalten im Archiv 1922, S. 88, 201 und 301.

Nachtrag:

26a. Das Fernkabel. Mitteilungen über Kabelanlagen für den Nachrichtenverkehr im In- und Ausland. Berlin.

B. Nachweis der Aufsätze usw.[1]).

I. Gemeinsame Angelegenheiten des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens.

Allgemeines. Adressiermaschinen **63.** 803.

— Anteil der Arbeitsleistung des Menschen an den Leistungen der Verkehrsmittel, von Dr.-Ing. Pirath, Regierungsbaurat **7.** 997.

— Antiqua oder Fraktur? **60.** 459.

— Die Bauarbeiterlöhne in Deutschland und England **70.** 545.

— Beamtenaustausch, internationaler ... oder Studienreisen **36a.** Jahrg. 1 S. 142.

— Beamteninternationalismus, Rückblick und Ausblick, von Falkenberg, Vorsitzendem der Presseabteilung des Deutschen Beamtenbundes **36a.** Jahrg. 1 S. 50.

— Die Bedeutung des Holzes auf der Mitteldeutschen Ausstellung in Magdeburg, von Peters, Geh. Baurat und Stadtbaurat a. D. **15.** Beil. (Der Holzbau) 69.

— Brennstoffe, wirtschaftliche Verwertung der ... **79.** 514.

— Brennstoffersparnis, die Notwendigkeit und Möglichkeit der ... in Neubauten zum Ausgleich der in ihnen entstehenden Wohnungskosten **29.** 357.

— Druckrohrleitungen aus Holz **15.** Beil. (Der Holzbau) 72.

— Entstaatlichung der Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetriebe, zur Frage der ... (Deutschland, Österreich, England, Frankreich, Niederlande, Rußland, Schweiz usw.) **36a.** Jahrg. 1 S. 53. 129.

— Über Hausschwamm und Gegenmittel **15.** Beil. (Der Holzbau) 72.

— Holzbauweisen, Beispiele neuzeitlicher ..., von Dr. Lewe, Dr.-Ing. **80.** 457.

— Kongreß der Internationale des Personals der Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetriebe und der internationale Telegraphistenwettstreit **12.** 272, **18.** 333. 342. 350, **11.** 354. 365, **62.** 256.

— Lohnentwicklung in valutastarken und valutaschwachen Ländern **70.** 468.

— Menschenverwertung im Großgewerbe, von Kammerer **20.** Bd. 192 S. 7.

— Postinternationale, die Bedeutung des Jahres 1921 für die ... **36a.** Jahrg. 1 S. 45. 109.

— Psychologie, zur ... der Berufsorganisation, von Zühlsdorff, Mittelschullehrer **12.** 265.

[1]) Die fett gedruckten Zahlen bedeuten die Zeitschriften in der Liste unter A, die daneben stehenden Zahlen die Seiten.

Allgemeines. Der Ruths-Dampfspeicher **60.** 484.
— Die wichtigsten Tarifarten in ihren Beziehungen zu den Selbstkosten, von Dr.-Ing. Risch, Professor **7.** 1035.
— Die Teuerung im Ausland, Lebenshaltungsindexziffern **70.** 371, **60.** 443.
— Wärmekapazität, Versuche über die ... von Wänden und Heizkörpern, von Prof. Dr. Korff-Petersen, Abteilungsvorsteher am Hygienischen Institut der Universität Berlin **29.** 313.
— Das Wärmeschutzvermögen von Baustoffen nach dem Verfahren des staatlichen Materialprüfungsamts **80.** 381.
— Wettbewerbe, internationale ... in praktischer Telegraphie und postalischer Briefleitung **36a.** Jahrg. 1 S. 89.
— Der Wiederaufbau des europäischen Verkehrswesens, von Franke, Unterstaatssekretär a. D. **20.** Bd. 192 S. 113.
— Zahlwörter und Arbeitserleichterung, von Dr. Schülke **14.** 125.
Deutschland. Abgabe von Postbeamten an andere Verwaltungen **18.** 335. 358. 362. 395. 402, **49.** 314. 337, **22.** 256, **49a.** 170.
— Altersgrenzen, Gesetzentwurf über die ... der Beamten **22.** 271.
— Altersgrenzengesetz, Rechtsgültigkeit des preußischen ... (Entsch. des RG. vom 14. März 1922) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 25.
— Annahme einer ausgesetzten Belohnung durch Beamte **22a.** Jahrg. 2 S. 616.
— Anrufung der Staatsanwaltschaft durch Beamte in Dienstangelegenheiten (Entsch. des Preuß. OVG. vom 2. März 1922) **21.** 245.
— Anspruch, für den ... eines Beamten auf Ersatz des durch verspätete Verleihung einer Amtsstelle erwachsenen Schadens ist der Rechtsweg unzulässig (Entsch. des RG. vom 4. April 1922) **51.** Beil. Nr. 1176.
— Anstellungsgrundsätze (Grundsätze für die Anstellung der Inhaber eines Versorgungsscheins) **81.** 445, **53.** Abt. A 330, **11.** 360.
— Arbeiterlöhne **53.** Abt. B 117. 287, **34.** 301. 382, **28.** 364. 386. 427, **81.** 526.
— Arbeitszeit der Beamten in Preußen und im Reich **22a.** Jahrg. 2 S. 524. 546, **43.** 431, **49.** 270. 290.
— Aufbau und Bewertung des Berufsbeamtentums im Volksstaat **36a.** Jahrg. 1 S. 73.
— Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über Teuerungsmaßnahmen für Militärrentner vom 21. Juli 1922 **81.** 454.
— Außenreklame in Hamburg, von Rolffsen, Baurat und Regierungsbaumeister a. D. **75.** 212.
— Baugenossenschaften, die Gefährdung des alten Hausbesitzes der ..., von Grothe, Geschäftsführer des Wohnungsvereins Duisburg **78.** 158.
— Baugenossenschaften und Gemeinden, gemeinschaftliche Arbeit von ... **13.** 374.
— Baustoffpreise und Baukosten im Juli 1922 **70.** 544.
— Der Beamte im Strafrecht, von Elz **12.** 276. 328.
— Beamtenanwärter, Besoldung der ... während der Probedienstleistung, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 24. Mai 1922 **34.** 286.
— Beamtenbeirat beim Reichspostministerium, Tätigkeit des ... **18.** 291, **49.** 266.
— Beamtenbewegung, über die zersetzenden Tendenzen in der ..., von Winters **12.** 303.
— Beamtenfrage, Grundsätzliches zur Lösung der ..., von Falkenberg **12.** 263.
— Mittlere Beamtenlaufbahn, Zulassung der Beamten des unteren Dienstes zur ..., Erlaß des Reichsarbeitsministers vom 12. Juni 1922 **22a.** Jahrg. 2 S. 529.
— Das Beamtenrätegesetz **18.** 277, **49a.** 117.
— Beamtenrecht, zur Einführung in das neue ... **18.** 301, **62.** 206, **49a.** 134.
— Beamtenstelle, kein rechtlicher Anspruch auf Verleihung einer ... (Entsch. des RG. vom 4. April 1922) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 30, **8.** 273.
— Beamtenstreik, von Dr. Mehliß, Oberstaatsanwalt **16.** 408, **49.** 272, **18.** 359.
— Beflaggung der Dienstgebäude, Vf. des preuß. Ministers des Innern vom 22. Juli 1922 **44.** 717. 725, **22a.** Jahrg. 2 S. 581, **28.** 416. 418.
— Behandlung von Schreiben, die dienstliche Angelegenheiten betreffen und den Beamten mit ihrer persönlichen Anschrift unmittelbar zugehen, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 31. Mai 1922 **1a.** 238, **22a.** Jahrg. 2 S. 576.
— Bekanntmachung von Rechtsverordnungen. Entsch. des RG. vom 11. Mai 1922 über die Frage, in welcher Form Rechtsverordnungen des Reichs bekanntzumachen sind **39.** 260.
— Bekanntmachungen, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 20. September 1922 über amtliche ... **39.** 388.
— Bekleidung öffentlicher Ämter, auch im Falle des § 2 Abs. 1 S. 2 der Verordnung des Rates der Volksbeauftragten vom 3. Dezember 1918 über die Gewährung von Straffreiheit und Strafmilderung hat der Straferlaß nur die Wirkung, daß der Verurteilte die Fähigkeit zur ..., nicht daß er das verlorene Amt selbst wiedererhält (Entsch. des RG. vom 4. Februar 1921) **24.** Bd. 38 S. 193.
— Bekleidungsordnung, vorläufige ... für die Beamten der Zölle und Verbrauchssteuern nebst Ausführungsbestimmungen, Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 4. Juli 1922 **1a.** 253.

Deutschland. Bereitstellung von Baugenossenschaftswohnungen für die Amtsnachfolger versetzter Beamten **13.** 522.
— Beschäftigungstagegelder für Beamte in Oberschlesien **28.** 326. 360.
— Beschäftigungstagegelder und Entschädigungen für erschwerte Haushaltsführung **1a.** 342, **34.** 409.
— Beschäftigungstagegelder und Wohnungsbeihilfen, Erhöhung der ..., Vf des preuß Finanzministers und des Ministers des Innern vom 17. August 1922 **44.** 872, **34.** 379, **43.** 649.
— Beschlagnahme von Räumen zu Wohnzwecken (in öffentlichen Gebäuden), Vf. des Reichsarbeitsministers vom 18. Juli 1922 **78.** 205.
— Besoldungsordnung, das Reichsschiedsgericht gegen die preußische ... **22.** 203, **22a.** Jahrg. 2 S. 536.
— Besoldungssperrgesetz des Reichs in Anwendung gegen das preußische Diensteinkommensgesetz **22a.** Jahrg. 2 S. 505.
— Besoldungsvorschriften, »gleichartige Stelle« im Sinne der Ziffer 29 Abs. 1 der ..., Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 9. Juni 1922 **53.** Abt. B 119.
— Besoldungswesen, zur Umgestaltung des ..., von Przybilla, Postinspektor **49.** 283.
— Betriebsräte, Aufwandsentschädigungen für ..., Vf. des Reichsverkehrsministers vom 17. Juli 1922; die Notwendigkeit der Geschäftsführungskosten ist nachzuweisen (Entsch des Vorl. Reichswirtschaftsrats vom 4. Oktober 1921) **53.** Abt. B 156, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 25.
— Betriebsunfall, zum Begriff des ..., ursächlicher Zusammenhang zwischen Betriebsunfall und Dienstunfähigkeit (Entsch. des RG. vom 7. Juni 1921) **7.** 1132.
— Beurlaubung von Beamten als Beisitzer für die Beamtenspruchkammern **22.** 243, **18.** 359.
— Bewertung der Kassenbeamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **49.** 308, **11.** 342.
— Büroraum, der zugige ..., Haftung einer Stadtgemeinde (Entsch. des RG. vom 3. Januar 1922) **29.** 383.
— Darlehen zur Beschaffung von Heizmaterial, Vertrag zwischen dem Deutschen Reich und der Deutschen Beamten-Genossenschaftsbank vom 22. Juli 1922 **34.** 332, **62.** 238, **39.** 340, **49.** 339, **22a.** Jahrg. 2 S. 604.
— Diebstahl, Haftung des Staates für die einem Beamten aus den Diensträumen gestohlenen Kleider (Entsch. des OVG. Hamburg vom 2 Februar 1922) **51.** Beil. Nr. 1150.
— Dienstbereinigung von Beamten usw. zur Ausübung des Amtes als Staatsratsmitglied (Vf. des preuß. Ministers des Innern vom 7. August 1922) **44.** 795, **43.** 648.
— Dienstdauervorschriften, vorläufige ... für das Betriebs- und Verkehrspersonal der Deutschen Reichsbahn, Erlaß des Reichsverkehrsministers vom 5. August 1922 **53.** Abt. A 297, **79.** 597, **22a.** Jahrg. 2 S 601.
— Diensteinkommensbezüge, Verfahren bei Wiedereinziehung überhobener ... oder Versorgungsgebührnisse **28.** 327, **44.** 667, **43.** 531.
— Dienstkleidungszuschüsse, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 12. September 1922 über Zahlung von ... **39.** 375.
— Dienstsiegel usw., Beschaffung von ... (Richtlinien für die Anfertigung von Dienstsiegeln usw.), Vf. des Reichsministers des Innern vom 4 April 1922 **34.** 311.
— Dienstunfähigkeit und Mängel des Arbeitsplatzes (Entsch. des RG. vom 3. Januar 1922) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 29.
— Dienstwohnungen, Entschädigungen für Benutzung von ..., Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 15. Juli 1922 **53.** Abt. B 187, **34.** 352, **1a** 312.
— Dienstwohnungen, Mindestfristen für die Erneuerung von Anstrichen usw. in ..., Vf. des Reichsschatzministers vom 27. Juni 1922 **1a.** 268.
— Disziplinarrecht, Reform des ... **22a.** Jahrg. 2 S. 550.
— Disziplinarverfahren, Beförderung des Angeschuldigten während des ... (ein förmlich eingeleitetes Disziplinarverfahren kann seinen Abschluß außer durch Urteil nur durch einen vom Disziplinargericht 1. Instanz auszusprechenden Einstellungsbeschluß finden) **16.** 454, **22a.** Jahrg. 2 S. 579.
— Die Eheschließung einer Beamtin mit einem Ausländer kann Dienstentlassung zur Folge haben **51.** 124.
— Eidesverweigerung (Entsch. des Preuß. OVG. vom 30. März 1922) **16.** 514, **11.** 343, **21.** 246.
— Einkommensteuer, Erhebung der ... durch Abzug vom Arbeitslohn usw. **39.** 283, **22a.** Jahrg. 2 S. 612, **34.** 321, **41.** 304, **81.** 435, **28.** 461.
— Einnahmen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **81.** 411. 463 640, **62.** 235, **70.** 525.
— Einnahmen und Ausgaben der Reichspostverwaltung für 1921 **63.** 780.
— Einspruch des Reichsfinanzministers gegen die Besoldungsgesetze der Länder **18.** 280.
— Eisenbahnen, was wird aus den deutschen ...?, von Quaatz, M. d. R. **20.** Bd. 192 S. 117.
— Eisenbahn-Knabenhort, Satzungen des ... **53.** Abt. A Beil. (Nachrichten) 39.
— Eisenbahn-Töchterhort **79.** 565.
— Eisenbahnunterrichtswesen, Lehrkräfte für das ..., von Gotter, Regierungsbaurat **79.** 507.
— Eisenbahnwesen, das deutsche ... der Gegenwart, von Hoff, Staatsminister und Wirklichem Geheimen Rat **7.** 815.
— Enteignung, zur Frage der ... für Reichseisenbahnen in Preußen, von Dr. Hein, Oberregierungsrat **24.** Bd. 38 S. 182.

Deutschland. Entlassung von Arbeitern und Angestellten (Vf. des Reichsverkehrsministers vom 21. August 1922) **53.** Abt. B S. 268.
— Entschädigung an Versetzte bei Verlegung des Hausstandes an einen dritten Ort **41.** 355.
— Entschädigungen für Dienstreisen im Amtsbezirk **1a.** 265. 345, **22a.** Jahrg. 2 S. 607.
— Entschuldungsbeihilfen für Beamte und deren Hinterbliebene entsprechen einer sittlichen Pflicht; ihre Rückforderung wegen ungerechtfertigter Bereicherung ist auch dann unzulässig, wenn zur Zeit, wo sie gezahlt werden, die Voraussetzungen für ihre Bewilligungen nicht mehr bestehen (Entsch. des LG. III Berlin vom 2. Februar 1921) **24.** Bd. 38 S. 192.
— Die Entstaatlichung der Reichsbahn **18.** 317. 327, **79.** 564. 585.
— Die Entwicklung der Fehlbeträge und Zuschüsse bei den Betriebsverwaltungen des Reichs 1920 bis 1922 (Reichspostverwaltung, Reichsdruckerei, Reichsbahn) **70.** 419.
— Erhöhung der Miete bei laufenden Mietverträgen **1a.** 313.
— Erhöhung der Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren **63.** 932. 938, **22.** 272.
— Errichtung von reichseigenen Beamtenwohnhäusern und Erhöhung der Bauüberteuerungszuschüsse **18.** 296, **49.** 29.
— Ersatzpflicht der Postverwaltung für im Dienst entwendete Kleider **22.** 256, **49.** 340.
— Erstattung von Ausgaben bei Reisen zur Ablegung von Prüfungen **18.** 378, **1a.** 345. 362, **49.** 358, **22a.** Jahrg. 2 S. 637, **23.** 281.
Fahrräder, Vergütung für Benutzung eigener ... für Dienstzwecke, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 30. Juni 1922 **53.** Abt. A 271.
— Film. Der Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetrieb im Kulturfilm **63.** 697.
— Film und Eisenbahn, von Bach, Regierungsbaurat **79.** 617.
— Die Filmpropaganda im Dienste der Post, von Ott, stellvertr. Direktor der Deutschen Lichtbild-Gesellschaft **63.** 715.
— Finanzpolitik und Beamtenschaft, von Scharringhausen **12.** 317.
— Frauenzuschlag, Zahlung des ... **18.** 346, **6.** 400, **22a.** Jahrg. 2 S. 608.
— Fürsorgepflicht des Staates für seine Beamten in gesundheitlicher Beziehung (Entsch. des RG. vom 10. März 1922) **12.** 330.
— Gas und Elektrizität, von Koschmieder, Zivilingenieur **29.** 376.
— Gehaltsbezüge, zuviel erhaltene ..., keine ungerechtfertigte Bereicherung (§ 818 BGB.), Entsch. des LG. I Berlin vom 2. Mai 1922 **14.** Beil. (Rechtsprechung) 33.
— Gehaltsskala die gleitende ... **18.** 289, **49.** 292, **11.** 387, **22a.** Jahrg. 2 S. 545.
— Gehälter, Erhöhung der ... und Kinderbeihilfen **18.** 273. 285. 313. 334. 341. 362. 376, **42.** 2. Hälfte 119. 161, **22.** 197. 219. 237. 259, **28.** 332. 370. 504, **11.** 292. 313. 345. 355. 361, **34.** 300 328. 367, **22a.** Jahrg. 2 S. 513. 613. 625, **41.** 324, **62.** 197. 225. 237. 253, **49.** 281. 326.
— Geheimerlasse nur noch aus Gründen der Staatssicherheit (Anordnung des Reichsverkehrsministers) **22a.** Jahrg. 2 S. 632.
— Gesetz über die Pflichten der Beamten zum Schutze der Republik **53.** Abt. A 305, Abt. B 181, **49.** 312. 327, **22a.** Jahrg. 2 S. 515. 567. 631, **18.** 286. 314, **16.** 472, **63.** 930, **49a.** 127. 139, **47.** Jahrg. 10 S. 295, **11.** 307. 315. 325, **14.** 123, **39.** 285, **22.** 225, **34.** 398.
— Die Gesetze zum Schutze der Republik. Erläuterungen zu den beiden Verordnungen vom 26. und 29. Juni 1922, von Dr. Lobe, Senatspräsident beim Reichsgericht **16.** 457, **20.** Bd. 192 S. 325, **34.** 393.
— Die Gesundung der Reichsbahn **79.** 584.
— Gewerbebetrieb, ungenehmigter ... einer Beamtenehefrau (Entsch. des Preuß. OVG. vom 26. Januar 1922) **51.** Beil. Nr. 1373.
— Gewerbeschau, die deutsche ... 1922 und die Reichspostverwaltung, von Hotz, Ministerialrat **63.** 686.
— Grunderwerbsteuer, Verordnung des Reichsministers der Finanzen vom 4. Juli 1922 über die Befreiung von der ... beim Erwerb von Grundstücken auf Grund des Gesetzes vom 25. Mai 1873 **81.** 415.
— Haftung der Eisenbahn für ihr Personal bei Streiks, höhere Gewalt (Entsch. des RG. vom 4. Februar 1922) **7.** 966.
— Hamburg, drei Fragen an ...; von Dr. Ewaldt **50.** Bd. 189 S. 215, **15.** 384.
— Handwerkslehrlinge, Grundsätze über die ..., Vf. des Reichsverkehrsministers vom 10. September 1922 **53.** Abt. A 351.
— Heizkostenbeiträge für Dienstmietwohnungen **49.** 270, **18.** 306, **62.** 218.
— Das Hochhaus und die Weltstadt Berlin, von Mächler **30.** 174. 213.
— Hochhäuser Der Wettbewerb der Turmhaus-Gesellschaft, von Behne **66.** Jahrg. 7 S. 58.
— Institut für Verkehrswissenschaft, die Einweihung des Neubaus des ... **62a.** Jahrg. 1 S. 527, **22.** 205, **33.** 889, **11.** 311.
— Das Institut für Verkehrswissenschaft in Köln, ein deutsches Zentralinstitut zur Erforschung und Lehre des Verkehrs, von Dr. Esch, Privatdozent für Verkehrswesen an der Universität Köln **62a.** Jahrg. 1 Sonderheft 39 S. 1.

Deutschland. Invalidenversicherungsrecht, die neuesten Änderungen des ..., von Seelmann-Eggebert, Landesrat **6.** 417.
— Kassenminderbeträge, Haftpflicht der Kassenbeamten für ... **22.** 199.
— Kinderzulagen, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 14. September 1922 über ... für Kinder über 21 Jahre **39.** 379, **28.** 497.
— Kinderzuschläge **18.** 281. 365, **43.** 598, **41.** 302, **34.** 344. 353, **39.** 304, **22a.** Jahrg. 2 S. 609, **44.** 832, **53.** Abt. B 306, **1a.** 308, **28.** 425, **11.** 377.
Kleiderkassenordnung bei der Reichsbahn vom 26. Juni 1922 **53.** Abt. A 251.
— Kostenberechnung für Lieferung von elektrischem Strom und Gas aus reichseigenen Anlagen, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 15. Mai 1922 **1a.** 264.
— Kostenerstattung bei Urlaubssperre **1a.** 310.
— Krankenversicherung. Anspruch eines beurlaubten Versicherten auf Krankenpflege außerhalb des Kassenbezirks bei einer neuen Krankheit **6.** 391.
Krankenversicherung, eine Pflichtkrankenkasse für alle Beamten vorgeschlagen **77.** 312, **23.** 281, **18.** 293, **49.** 271, **11.** 319, **22a.** Jahrg. 2 S. 548.
— Kündigung eines Betriebsratsmitglieds, Unwirksamkeit der ohne Zustimmung des Betriebsrats erfolgten . . (Entsch des LG. Prenzlau vom 26. Januar 1922) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 27.
— Die Landesregierung und ihr verfassungsrechtliches Verhältnis zum Landtag, von Prof. Dr. Schanze **6a.** Bd. 42 S. 257.
— Leistungswertung, das neue Verfahren der ... **14.** 147, **18.** 343. 357, **22.** 245, **11.** 357, **49.** 333, **49a.** 168.
— Leistungswertung, zur Kritik des neuen Verfahrens der ..., von Schneider, Postdirektor **14.** 162.
— Die Lohn- und Gehaltsentwicklung in den Reichsbetrieben und Behörden **70.** 378. 508.
— Über Lohn- und Gehaltsstatistik, von Scharringhausen, Ober-Postinspektor **22.** 265.
— Mehraufwandsentschädigungen und Wohnungsbeihilfen, allgemeine Vf. des preuß. Justizministers vom 20. Juni und 23. August 1922 **39.** 228. 338, **43.** 523, **44.** 831.
— Meinungsäußerung, über das Recht der Beamten zur freien ... **12.** 288.
— Merkblatt zur Verhütung von Betriebsstörungen der Reichsbahn durch Frost und Schnee (Standsicherheit der Telegraphenleitungen, Vereinbarungen mit der Post) **53.** Abt A 293.
— Miet- und Dienstwohnungen, Kündigung von ..., Vf. des Reichsministers der Finanzen vom 16. Juni 1922 **34.** 291. 300, **22a.** Jahrg. 2 S. 563.
— Mietzins, Höhe des ... für Mieter in staaatseigenen Gebäuden, Vf. des preuß. Finanzministers usw. vom 18. Juli 1922 **44.** 723.
— Ministerialzulagen, Richtlinien für die Gewährung von ... **49.** 292.
— Mutterschaft, die uneheliche ... (Reichstagsverhandlungen, Reichsrat) **62.** 200. 205. 223, **22.** 250.
— Nebentätigkeit der Beamten **22a.** Jahrg. 2 S. 556.
— Die Neuausrichtung der Beamtenorganisationen **18.** 334. 356. 363, **49.** 303, **14.** 145, **11.** 337, **62.** 239.
Neuordnung des Bahnunterhaltungsdienstes bei der Deutschen Reichsbahn im Sinne einer wirtschaftlichen Gestaltung, von Dr. Müller, Regierungs- und Baurat **79.** 693.
— Notstandsbeihilfen für unmittelbare Staatsbeamte aus Anlaß von Geburten, Todesfällen und Erkrankungen (Vf. des preuß. Justizministers vom 6. September 1922) **39.** 365, **28.** 498.
— Oberschlesien und die oberschlesische Frage, von Volz **72.** 161.
— Ortslohntarife für Betriebs- und Verwaltungsarbeiter **41.** 289.
— Papiergeld, Haftung der Postbeamten bei der Annahme von falschem ..., allgemeine vom Reichsminister der Finanzen aufgestellte Grundsätze **22.** 200.
— Das Pensionskürzungsgesetz **49.** 264, **22.** 250, **11.** 311.
— Personalvorschriften, Neuregelung und Übergangsbestimmungen zu den neuen ... **71.** 30. 40, **62.** 196. 198, **18.** 309, **11.** 332. 341, **49.** 301.
— Post und Eisenbahn, von Dr. Teubner **79.** 505.
— Die deutsche Post- und Telegraphengesetzgebung in den letzten drei Jahren, von Herzog, Ministerialrat **22.** 215.
— Postagenturen, Vereinfachung der Betriebsformen bei ..., von Friedrich, Postdirektor **14.** 117.
— Posthilfstelleninhaber, Vergütungen der ... **22.** 222.
— Postnothilfe (Technische Nothilfe), Reichspostgewerkschaft und linksradikale Presse **22.** 255.
— Postüberschuß, der württembergische ... **71.** 32. 37.
— Problem, das bayerische ..., von Wetzel **20.** Bd. 192 S. 43.
— Prozesse, Vermeidung von ... bei der Reichsbahn **79.** 605.
— Rang der Reichsbeamten; Amt von gleichem Rang (keine Versetzung eines Ministerialamtmanns in die Stelle eines Amtmanns bei einer Provinzialbehörde) **22a.** Jahrg. 2 S. 572, **49.** 359, **23.** 281.
— Rechte, die wohlerworbenen ... der Beamten sind unverletzlich (Entsch. des Bayer. Verwalt.-Gerichtshofs vom 3. März 1922) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 26.
— Reichslohntarif für die Arbeiter der Reichswasserstraßenverwaltung vom 12. Juli 1922 **53.** Abt. B 121.
— Reichsmietengesetz, zum ..., von Dr. Roth, Rechtsanwalt **52.** 475, **51.** 111, **22.** 229, **78.** 208. 213.

Deutschland. Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, Möglichkeit und Grenzen der Durchsetzung der ... mit privatwirtschaftlichen Grundsätzen, von Sautter, Ministerialrat **8.** 249.
— Reichsverwaltungsgericht, der Sitz des künftigen ..., von Prof. Dr. Bühler **6a.** Bd. 43 S. 103.
— Reisekosten für getrennt von ihrer Familie lebende Beamte **49.** 271.
— Reisekostenbezüge bei Urlaubsvertretungen **18.** 344.
— Reisekostenverordnung **41.** 301, **81.** 459, **34.** 351, **18.** 346, **44.** 832, **22.** 249, **1a.** 310, **22a.** Jahrg. 2 S. 607.
— Reklamevertrag ist für den Besteller ein Risikogeschäft, kein Rücktrittsrecht bei veränderter wirtschaftlicher Lage infolge des Krieges (Entsch. des RG. vom 25. November 1921) **51.** Beil. Nr. 1147.
— Richtlinien der Reichsregierung zu § 10 des Verdrängungsschädengesetzes, Gewährung von Zusatzentschädigungen an verdrängte Beamte **81.** 427. 473.
— Richtlinien für die Versetzung von Beamten **22a.** Jahrg. 2 S. 551.
— Die Rohrpost in München, von Dr Schweighofer, Oberregierungsrat **63.** 698. 828.
— Ruhegehaltsempfänger, Besoldung wiederbeschäftigter ..., Vf der preuß Minister des Innern und der Finanzen vom 10. August 1922 **44.** 796, **22a.** Jahrg. 2 S. 611, **28.** 486.
— Die Saarbeamtenfrage **36a.** Jahrg. 1 S. 84.
— Saargebiet, die staats- und völkerrechtliche Stellung des ..., von Dr. Frank, Professor der Rechte **6a.** Bd. 43 S. 1.
— Schadensersatzanspruch gegen den Reichsfiskus; Zulässigkeit des Rechtswegs **22a.** Jahrg. 2 S. 622.
— Unzüchtige Schrift, Begriff der . . (§ 184 RStGB.) **44.** 883.
— Seewarte, die Tätigkeit der Deutschen ... im Jahre 1921/22, von Capelle, Geh. Oberregierungsrat **33.** 1051.
— Sonderprüfung, Entscheidung des Reichsschiedsgerichts in Sachen der ... (Einweisung der Beamtengruppen der Besoldungsgruppe VI in Besoldungsgruppe VII ohne Ergänzungsprüfung) **22a.** Jahrg. 2 S. 515, **49a.** 127, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 26, **49.** 292.
— Spitzenorganisationen, Begriff der ... **22.** 201, **11.** 288, **49.** 272, **49a.** 127.
— Die psychotechnische Stelle beim Telegraphentechnischen Reichsamt und bei der Oberpostdirektion Berlin **22.** 201, **62.** 231.
— Stellvertretung der Beamtenausschuß-Mitglieder **18.** 346.
— Studienbeihilfen für Beamtenkinder **22a.** Jahrg. 2 S. 604, **23.** 281.
— Teiltarif für Angestellte, Ergänzungsabkommen zum ..., Vf. des Reichsverkehrsministers vom 31. Juli 1922 **53.** Abt. B 167. 291, **28.** 358.
— Teuerung und Recht auf das Existenzminimum, von Meyer **20.** Bd. 192 S. 243.
— Teuerungszuschlag bei Kürzung des Diensteinkommens auf Grund eines Disziplinarstrafurteils **22a.** Jahrg. 2 S. 6[illegible]8.
— Trennungsentschädigung (an Versetzte) **1a.** 309, **41.** 334, **22a.** Jahrg. 2 S. 615.
— Überlassung, mietweise ... von Reichsgebäuden und Räumen von der Reichsschatzverwaltung an die Post- und Telegraphenverwaltung **22.** 226.
— Überteuerungszuschüsse für Arbeiter, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 7. September 1922 **53.** Abt. B 292.
— Umzugskostenentschädigung und Umzugskostenbeihilfen an Wartegeldempfänger **1a.** 310. 311. 346, **22a.** Jahrg. 2 S. 614.
— Umzugskostenzuschüsse **41.** 301, **53.** Abt. A 345, **1a.** 346.
— Unfallfürsorgegesetz, ein an einem dienstfreien Tag in einem Dienstgebäude erlittener Unfall eines zu einer Vernehmung durch einen Vorgesetzten bestellten Beamten gilt als Betriebsunfall (Entsch. des RG. vom 18. Januar 1921) **7.** 1131.
— Die Unfallrenten, von Neitzel, Obersekretär **6.** 369.
— Unterhaltszuschüsse für Beamte, die Militärversorgungsgebührnisse beziehen **28.** 326, **44.** 657, **1a.** 266.
— Unterhaltszuschüsse für die im Vorbereitungsdienst stehenden Beamten **18.** 281, **1a.** 238, **28.** 412, **43.** 463. 537. 599, **44.** 772. 795. 871, **39.** 340, **22a.** Jahrg. 2 S. 614.
— Unterstützungen an ausgeschiedene Beamte und Hinterbliebene, Erlaß des Reichsministers der Finanzen vom 11. Mai 1922 **22a.** Jahrg. 2 S. 502.
— Ärztliche Untersuchung von Beamten **34.** 292, **22a.** Jahrg. 2 S. 561.
— Unzulässigkeit der Verfolgung vermögensrechtlicher Ansprüche der Beamten vor den ordentlichen Gerichten (Entsch. des RG. vom 4. April 1922) **18.** 293.
— Urkundenfälschung, die Fälschung ist nur dann vollendet, wenn der bisherige Inhalt der Urkunde in einem rechtserheblichen Punkte verändert erscheint (Entsch. des RG. vom 7. November 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 28.
— Urlaub, Anrechnung des Maifeiertags auf den ..., Vf. des preuß. Finanzministers und des Ministers des Innern vom 4 August 1922 **44.** 834, **22a.** Jahrg. 2 S. 610, **28.** 486, **43.** 651.
— Urlaub für Arbeiter, Vf. des Reichswehrministeriums vom 23. Juli 1922 **34.** 321.
— Verantwortlichkeit des Staates oder öffentlich-rechtlicher Körperschaften für Amtspflichtverletzungen ihrer Beamten **12.** 331.
— Vereinfachungsausschuß und Betriebsersparnisse, Vorschläge **18.** 316.

Deutschland. Die Verminderung der Beamtenzahl, ein Vorschlag von Dr. Lünsmann, Postrat **22.** 232. 237.
— Verminderung des Diensteinkommens gemäß Ziffer 117 der Besoldungsvorschriften **41.** 340.
— Verminderung des Schreibwerks, Vorschläge zur ... **14.** 126.
— Veröffentlichung von Aufsätzen über Fragen des Eisenbahnwesens **79.** 703.
— Veröffentlichungsrecht der Beamten (nach einer Vf. des Reichsarbeitsministers ist es den Beamten an sich nicht verwehrt, ohne Genehmigung der vorgesetzten Behörde Ausarbeitungen zu veröffentlichen, auch wenn sie eine sachliche Kritik an Gesetzen oder veröffentlichten Ausführungsbestimmungen oder an den behördlichen Maßnahmen dazu betreffen usw.) **18.** 281, **49.** 271.
— Versicherungsfreiheit, zur ... von »Beamten« nach § 554 Abs. 1 Ziff. 4 der RVO. (Entsch. des RVA. vom 17. Dezember 1921) **6.** 329.
— Versicherungsgesetz für Angestellte, Anwendung des § 9 des ... **44.** 873.
— Versicherungswesen. Zur Frage der Verschmelzung der Angestellten- und Invalidenversicherung **6.** 301.
— Verwendung, dienstliche ... eines Beamten von beschränkter Dienstfähigkeit (Entsch. des RG. vom 31. Januar 1922) **22.** 223.
— Verzugszinsen von Dienstbezügen, Entsch. des LG. Potsdam vom 9. Juni 1922 **14.** Beil. (Rechtsprechung) 34, **13.** 363.
— Volksentscheid und Volksbegehren im Reich und in den Ländern, von Dr. jur. Venator **6a.** Bd. 43 S. 40.
— Wartegeldempfänger, Wiederbeschäftigung von ... **53.** Abt. B 119. 184, **22a.** Jahrg. 2 S. 615.
— Wiederbesetzung der Stellen beurlaubter planmäßiger Beamten (allg. Vf. des preuß. Justizministers vom 21. August 1922) **39.** 342.
— Wohnungsbauabgabe, Ermäßigung der ... für Beamtendienstwohnungen **28.** 467, **43.** 646.
— Wohnungsbeihilfen an vorübergehend beschäftigte Wartegeld- und Ruhegehaltsempfänger, Vf. des preuß. Finanzministers vom 12. Mai 1922 **43.** 529.
— Wohnungsfürsorge für Beamte, Einbau von Wohnungen in reichseigenen Gebäuden **22a.** Jahrg. 2 S. 535.
— Wohnungsmangel, der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Bekanntmachung über Maßnahmen gegen den ..., von Dr. Lehmann, Stadtrat **78.** 206.
— Wohnungstausch versetzter Beamten **53.** Abt. A 324, **41.** 341.
— Zentralausgleichsstelle beim Reichsministerium des Innern, Nachweisung der bei Behörden zu besetzenden planmäßigen Beamtenstellen und Hilfsarbeiterstellen von mindestens einjähriger Dauer **1a.** 326.
— Zentralheizung und Brennstoffnot, von Dipl.-Ing. Pradel, Regierungsrat (Umstellung der vorhandenen Hausheizungen auf sparsamen Brennstoffverbrauch) **30.** 178. 263.
— Zentralheizungsanlagen in Staatsgebäuden, Überwachung und Bedienung der ... **44.** 892.
— Zuschüsse an Beamte für Reisen vom Wohnort zum Dienstort **1a.** 309, **49.** 357.
England. Die englische Arbeitnehmerbewegung, von Bowen **36a.** Jahrg. 1 S. 82.
— Betriebsräte bei den englischen Eisenbahnen **36a.** Jahrg. 1 S. 138.
— Die englische Eisenbahnpolitik der letzten vierzig Jahre, von Dr. Boebler **7.** 878. 1048.
— Personalvertretung, Gildenprogramm der englischen Postgewerkschaft **36a.** Jahrg. 1 S. 90.
Frankreich. Der Abbau des Achtstundentags in Frankreich **79.** 689.
— Die »Löhne« der Post-, Telegraphen- und Fernsprechbediensteten in Frankreich, von Harrault, Generalsekretär **36a.** Jahrg. 1 S. 70.
— Nationalisierung der Post-, Telegraphen- und Fernsprechbetriebe **36a.** Jahrg. 1 S. 92.
— Der französische Staatshaushaltsplan für 1922 (Zuschuß zur Post- und Telegraphenverwaltung) **70.** 472.
Niederlande. Das Gehaltssystem und die Organisationsbewegung der Beamten in den Niederlanden, von Waterberg, Sekretär **36a.** Jahrg. 1 S. 78.
Österreich. Die Dienstkleider der Staatsangestellten **79.** 705.
Polen. Postbeamtenstreik **63.** 933.
Rußland. Arbeitslöhne in Rußland **70.** 546.
— Die allrussische Gewerkschaft der Verkehrsarbeiter und Hilfsbediensteten, von Efretow, Sekretär **36a.** Jahrg. 1 S. 117.
Schweiz. Postreformen in der Schweiz **18.** 331.
Spanien. Postbeamtenstreik **63.** 933.
Tschechoslowakei. Das Staatsbahnprinzip in der tschechoslowakischen Republik, von Dr. Havelka **76a.** Jahrg. 1 Heft 3 S. 38.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Die amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1921 (Verstaatlichung und Sozialisierung) **79.** 513. 603, **36.** Bd. 64 S. 150.

II. Postwesen.

Allgemeines. Chronik der Postverkehrspolitik **68.** Bd. 18 Beil. (Chronik und Archivalien) 35.
— Dampfturbinen für Luftfahrzeuge, von Dr.-Ing. Eisenlohr **60.** 513.
— Die Elektrisierung der Eisenbahnen **22.** 207.

Allgemeines. Flug um die Welt geplant **42.** 2. Hälfte 130.
— Eine Frankier- und Briefmarkenentwertungs-Maschine **5.** 889
— Geldschränke, die schwimmenden ... **61.** 115.
— Gutachten über Fragen des internationalen Postverkehrs **22.** 219.
— Kraftverkehr, die sozialen Aufgaben des ..., von Heger, Oberstleutnant a. D. **62a.** Jahrg. 1 S. 539.
— Kraftverkehrsunternehmen, Betrieb und Wirtschaftlichkeit von ..., von Dr. Kes **76a.** Jahrg. 1 Heft 3 S. 16.
— Lastkraftwagen, Wirtschaftliches von ... **62a.** Jahrg. 1 S. 641.
— Internationaler Luftfahrausschuß, internationaler Luftverkehr **42.** 2. Hälfte 130, **33.** 1159.
— Luftpost Cairo—Bagdad **33.** 877, **63.** 736.
— Luftreisebücher **63.** 708.
— Luftverkehr, Transozean- ..., von v. Tschudi **62a.** Jahrg. 1 Sonderheft 39 S. 25.
— Die Postmeisterfamilie Somigliano (ein Beitrag zur Postgeschichte Hamburgs und Nürnbergs), von Dr. Freytag, f. Ober-Archivrat **8.** 217.
— Postscheckverkehr, die Verwendung der Guthaben im ..., von Dr. Meinken, Postdirektor **14.** 135.
— Postverkehr und Seuchengefahr **22.** 223.
— Schiffbau und Schiffahrt, von Runkel, Diplom-Kaufmann **62a.** Jahrg. 1 S. 573.
— Der Segelflug **80.** 453.
— Sibirien, die Bedeutung des Seewegs nach ..., von Dr.-Ing. Achenbach **40.** 296.
— Vakuumherstellung **30.** 220.
— Weltpostverein, Geschäftsbericht des Internationalen Büros des ... für 1921 **22.** 242.
— Weltschiffbau **69.** 747, **67.** 102.

Deutschland. Die Abbauten in der Landbestellung **14.** 139.
— »Abhandenkommen« von Postpaketen bei Abholersendungen, Versicherung des Abholers gegen Paketverluste bei einer Versicherungsgesellschaft, Verlust für den Abholer infolge Aushändigung eines Pakets durch den Schalterbeamten an einen Betrüger, kein Versicherungsfall (Entsch. des RG. vom 21. Januar 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 25.
— Anspruch des Reichs gegen die Kleinbahngesellschaft wegen Verlustes eines Geldbriefbeutels (Entsch. des RG. vom 7. Dezember 1921) **79.** 634, **22.** 261.
— Bahnpostwagen als Schutzwagen, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 11. Juli 1922 **53.** Abt. A 282.
— Die rechtliche Behandlung der Luftfahrzeuge mit Räderantrieb im Entwurf eines Luftverkehrsgesetzes vom 8. Juli 1921 **51.** 109.
— Die Briefmarken zur Erinnerung an die Deutsche Gewerbeschau München 1922, von Stahlbusch, Postdirektor **63.** 695.
— Briefwechsel, im volksgerichtlichen Verfahren ist der Staatsanwalt, nicht der Richter, zur Durchsicht und Prüfung des ... des verhafteten Beschuldigten berechtigt und verpflichtet (Entsch. des Bayer. OLG. vom 11. Februar 1921) **24.** Bd. 38 S. 197.
— Bürgschaft für ortsfremde Personen, Auszahlung eines Postanweisungsbetrags an einen Betrüger, Haftpflicht der Postverwaltung (Entsch. des LG. I Berlin vom 12. März 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 21.
— Darlehen an Landbesteller zur Beschaffung von Fahrrädern **22.** 222.
— Die Diebstahlsbekämpfung bei der Eisenbahn, von Scharringhausen, Ober-Postinspektor **22.** 198.
— Die Diebstahlsgefahr gehört zu den Gefahren, die mit der mangelhaften Verpackung des Frachtguts verbunden sind (Entsch. des RG. vom 6. Mai 1922) **51.** Beil. Nr. 1283.
— Dienstfahrräder, Benutzung von ... im Landbestell- und Botenpostdienst **22.** 236.
— Dienstkraftwagen, Benutzung von ... bei Dienstreisen, Vf. des Reichswehrministeriums vom 20. Juli 1922 **34.** 319.
— Eichordnung, Änderungen und Ergänzungen der ... **46.** Jahrg. 1922 Reihe 6 S. 37.
— Eröffnung und Unterdrückung von Postsendungen (Entsch. des RG vom 20. Februar 1922) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 26, **22.** 275.
— Gebührenfragen, Denkschrift über ... **22.** 247. 256. 260, **63.** 922, **49a.** 171.
— Gewahrsam, Auslegung des Begriffs ... (Entsch. des RG. vom 27. September 1921) **22.** 205, **14.** Beil. (Rechtsprechung) 26.
— Gewinn. Muß die Postverwaltung bei der Schadensersatzleistung für Pakete mit Wertangabe nach dem Reichspostgesetz vom 28. Oktober 1871 auch entgangenen Gewinn, insbesondere den sogenannten »Unternehmergewinn« ersetzen?, von Spieler, Postassessor **24.** Bd. 38 S. 161.
— Haftungsbeschränkungen, die angebliche Unsittlichkeit der ..., von Dr. Senckpiehl **52.** 481.
— Konkurrenz der Reichspost gegenüber der Reichsbahn, Eingabe des Verbandes westdeutscher Spediteure an das Reichsverkehrsministerium vom 30. August 1922 **62a.** Jahrg. 1 S. 650.
— Kraftfahrzeugsteuergesetz, Bekanntmachung zum Vollzuge des ... vom 8. April 1922 für den Bereich der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung **81.** 433, **22.** 236.
— Kraft-Landpostfahrten **22.** 209. 222, **63.** 799.
— Luftfahrer, zur Haftpflicht des ... **16.** 434.

Deutschland. Luftfahrzeugbau, Vf. des preuß. Ministers des Innern und des Ministers für Handel und Gewerbe vom 6. Juli 1922 **44.** 689, **42.** 2. Hälfte 117.
— Luftverkehr, der deutsche ... **61.** 104, **69.** 703, **63.** 858. 875, **36.** Bd. 64 S. 63.
— Das Luftverkehrsgesetz, Haftpflicht **22.** 267, **63.** 941.
— Nachnahmebeträge, Haftpflicht der Post für ... (Entsch. des Kammergerichts vom 15. Februar 1921) **24.** Bd. 38 S. 197, **32.** Jahrg. 29 S. 327.
— Pfändung von Postsendungen **63.** 855.
— Keine Portoermäßigungen für bestimmte Erwerbslose **63.** 652.
— Postanweisung, verzögerte Auszahlung einer ... (Entsch. des OLG. Hamburg vom 20. Oktober 1904) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 21.
— Posthalterei, Heiteres und Ernstes von der Chemnitzer ... um die Mitte des 19. Jahrhunderts, von Wolf, Postinspektor **22.** 213.
— Postmarke, die schöne deutsche ..., von Dr. Steger **30.** 207.
— Postscheckverkehr. Wenn infolge irrtümlicher Buchung des Postscheckamts die Gutschrift auf das Konto des Klägers erst nach Klageerhebung erfolgt, hat der Beklagte die Kosten des Rechtsstreits zu tragen (Entsch. des AG. Oels vom 25. April 1921) **24.** Bd. 38 S. 199.
— Postscheckverkehr, das Ergebnis des deutschen ... in den Jahren 1920 und 1921, von Weiland, Ober-Postrat **8.** 229, **63.** 941.
— Postscheckverkehr, das Reichsgericht zur Haftung der Post im ..., von Scheda, Geh. Ober-Postrat **8.** 227.
— Postscheckverkehr, weibliche Kräfte im Postscheckdienst. Die Postverwaltung ist berechtigt, die vorhandenen männlichen Posthelfer bei den Postscheckämtern — mit Ausnahme der Kriegsbeschädigten — aus betriebsorganisatorischen Gründen durch weibliche Kräfte zu ersetzen (Entsch. des Zentralschlichtungsausschusses beim Reichsarbeitsministerium vom 10. November 1921) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 24.
— Postzeitungsmonopol, Beseitigung des ..., von Brandt, Postdirektor **14.** 114.
— Privatbankschecke, Annahme von ... **22.** 235.
— Reisegepäck, über die Gültigkeit der Haftbeschränkung der Eisenbahnverwaltung bei der Aufbewahrung von ... (Entsch. des RG. vom 8. April 1921) **8.** 247.
— Reisekreditbriefverkehr **13.** 373.
— Runderlaß des RVA. vom 20. Mai 1922 an die Träger der Unfallversicherung zur Durchführung des Gesetzes über Änderung von Geldbeträgen in der Unfallversicherung vom 13. April 1922 **1.** 289.
— Ein Seeflughafen in Hamburg **42.** 2. Hälfte 151, **67.** 117.
— Sipo, Haftung des Staates für die Postordonnanz der ..., Entsch. des OLG. Hamburg vom 21. Dezember 1921 **14.** Beil. (Rechtsprechung) 33.
— Tagung der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt zu Bremen **33.** 849.
— Tarife, soziale ..., von Rothmeier, M. d. L. **11.** 378.
— Verjährung in Beziehung zum »Verlust« einer Sendung **22.** 223.
— Die Verschiebung des deutschen Flugverkehrs nach dem Osten, von Runkel, Diplom-Kaufmann **62a.** Jahrg. 1 S. 632.
— Wertzeichenbeschaffung und Postgebührenänderungen, von Ammon, Postinspektor **49.** 273.
— Zeitungswesen, der Zusammenhang des ersten deutschen ... mit der Post, von Dr. Friederici **8.** 260.
— Bayern. Kraftpostlinien **63.** 709.
England. Hilfskasse der britischen Postverwaltung **61.** 113.
— Luftverkehr zwischen England und dem Kontinent **42.** 2. Hälfte 124. 261.
— Postkontrakte der britischen Überseelinien **69.** 890.
— Postpakete auf den englischen Eisenbahnen **79.** 570.
— Die britischen Schiffahrtsubventionen **62a.** Jahrg. 1 S. 508.
— Tarifermäßigung und Postverkehrssteigerung in England **18.** 331.
Frankreich. Luftpostverkehr **61.** 105.
— Postsparkassenwesen **61.** 123.
— Französische Post- und Schiffbausubventionen **69.** 890.
— Verwendung des Kraftwagens im Landpostdienst **5.** 778.
Italien. Schiffbausubsidien **69.** 650. 674, **62a.** Jahrg. 1 S. 520.
Niederlande. Aufhebung der Portofreiheiten **22.** 223.
Österreich. Erhöhung der Postgebühren in Österreich **63.** 853.
— Das Postsparkassenamt in Wien im Jahre 1920 **8.** 244.
Polen. Luftfahrwesen **33.** 992.
Rußland. Gebühren für Briefsendungen aus Rußland **63.** 873.
Schweiz. Aufhebung der Sonntagsbestellung **63.** 940.
— Kraftposten in der Schweiz **63.** 910.
— Der schweizerische Postscheckverkehr im Jahre 1921 **14.** 142.
Spanien. Änderung des Artikels 129 der Zollordnung, betr. die Unverletzlichkeit des Briefgeheimnisses **23.** 484.
Ungarn. Luftpostverbindungen, Zukunft des Flugwesens **79.** 547. 569. 609, **42.** 2. Hälfte 126.

Afrika. Durchkreuzung der Sahara im Kraftwagen **22.** 223.
— Südafrikanischer Bund. Postsparkassenwesen **61.** 124.
— — Das Postwesen des Südafrikanischen Bundes während der Geschäftsjahre 1917/18, 1918/19 und 1919/20 **61.** 99.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Beförderung der amerikanischen Seepost **69.** 846.
— — Die Schiffahrtspolitik der Vereinigten Staaten von Amerika, von Dr. v. Twardowski, Kapitänleutnant a. D. **33.** 853.
— — Schiffahrtsubventionen **69.** 650. 722. 937, **62a.** Jahrg. 1 S. 519, **33.** 1120. 1144.
Asien. Neue Verkehrswege nach Ost- und Inner-Asien, von Weber, Regierungsbaurat **76a.** Jahrg. 1 Heft 3 S. 41.
— China. Aufhebung der britischen Postanstalten in China **63.** 873, **22.** 264, **62a.** 622.
— — Automobilverkehr in China **67.** 102.
— Japan. Staatshilfe für den japanischen Schiffbau **69.** 723.
Australien. Neuseeland. Das Postwesen Neuseelands in den Jahren 1918 bis 1920 **61.** 97.

III. Telegraphen- und Fernsprechwesen.

(Mit Ausnahme des drahtlosen Telegraphierens und Fernsprechens [s. unter IV])

Allgemeines. Die Anfänge der Pupinschen Erfindung **26a.** 3.
— Beitrag zur Netzplanung in Ortsfernsprechnetzen mit strahlenförmiger unterirdischer Verteilung, von Getzschmann, Postrat **59.** 51.
— Das Einstellen komplizierter Fernsprech-Schaltrelais und -Schalter **25.** 1189.
— Eisnachrichtendienst, von Dr. Seilkopf **3.** 252.
— Erdströme, elektromagnetische ..., von Berger, Ober-Postrat **63.** 763.
— Die Ermüdung der Metalle **60.** 507.
— Fehlermeßverfahren, über neuere ... an pupinisierten Leitungen, von Küpfmüller **59.** 45.
— Fernkabel, über ..., von Stegmann, Oberregierungsrat **63.** 702.
— Fernsprecher, die Entwicklung des ... **63.** 657. 833.
— Fernsprechgebühren nach dem Ausland **63.** 874. 931.
— Die mechanischen Hilfsmittel im Telegraphenbetrieb **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 31.
— Holzimprägnierung **30.** 187, **60.** 527.
— Ein neues Kabel Emden–New York **38.** 140.
— Vom Kautschukmarkt **25.** 927.
— Elektrisches Leitkabel für die Schiffahrt, von Warms, Ingenieur **60.** 522.
— Leitungsgestänge, Beitrag zur Herstellung der mehrfachen hölzernen ... **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 28. 32.
— Leitungsmasten, Festigkeit hölzerner ... **25.** 952.
— Der Luxus der Fernkabel **62a.** Jahrg. 1 S. 622, **62.** 265, **63.** 935.
— Nachrichtenmittel für Überlandwerke (Vortrag des Dipl.-Ing. Dreßler) **63.** 711. 804.
— Ortsfernsprechnetze und Blitzgefahr **63.** 658, **22.** 198.
— Die Patronensicherung in der Praxis, von Schmidt, Oberingenieur **63.** 713.
— Platin und sein Ersatz **60.** 476.
— Die Pleijelpule. Ihr Aufbau und die ersten praktischen Anwendungen, von Schürer, Oberingenieur **26a.** 19.
— Der Schutz der Fernsprechkabel gegen Zersetzung durch den elektrischen Strom, von Remaugé, Telegrapheningenieur **38.** 141.
— Schutz für salzgetränkte Hölzer **30.** 279.
— Selbstanschlußsystem, ein neues ..., das nur Relais benutzt **59.** 25.
— Simultan-Telegraphie und Telephonie **5.** 762.
— Sprachübertragung durch Unterseekabel **25.** 923.
— Telegraphisten-Wettstreit, 3. internationaler ... **18.** 270, **53.** Abt. 346, **25.** 924. 1142, **38.** 136. 164, **62.** 261, **49.** 263. 356, **79.** 648, **49a.** 115. 150, **63.** 749. 841. 847. 908, **11.** 333. 354, **22.** 241. 245. 251.
— Das Telegraphon **63.** 834.
— Verkehrsfragen in Fernsprechanlagen mit Wählerbetrieb, von Dr.-Ing. Lubberger **25.** 1157. 1180.
— Verstärker für Fernkabel **26a** 11.
— Der Vielfach-Typendrucktelegraph der Western Union Telegraph Company **25.** 1068.
— Telegraphische Zeichen und Alphabete, von Lengsfeld, Postinspektor **63.** 860.
Deutschland. Die Befugnis der Wegepolizeibehörde, den Bestand der öffentlichen Wege auch in bezug auf den über ihnen befindlichen Luftraum zu wahren, ist keine unbegrenzte; es muß vielmehr in jedem einzelnen Falle nach den tatsächlichen Umständen ermittelt werden, wie weit der Wegebestand über der Bodenfläche anzunehmen ist (Entsch. des Preuß. OVG. vom 23. Septbr. 1920) **24.** Bd. 38 S. 190.
— Benutzung der Fernsprechanschlüsse durch Dritte **63.** 780.
— Beschädigungen an eisernen Stützen der Telegraphen- und Fernsprechleitungen, von Hähnel, Postrat **59.** 62.

Deutschland. Bestimmung der elektrischen Beeinflussungen von Reichspost-Doppelleitungen durch Hochspannungs-Drehstromleitungen **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 29.
— Das Fernmeldewesen bei der Reichsbahn, von Odenbach, Regierungsbaurat **79.** 658.
— Fernsprechanleihe. Unterliegen Zinsen für die Fernsprechanleihe der Kapitalertragssteuerpflicht? (Entsch. des RFH. vom 15. Februar 1922) **14.** Beil. (Rechtsprechung) 31, **28.** 532.
— Fernsprechbeitrag der einmalige ..., von Gebbe, Postrat **8.** 277.
— Der automatische Fernsprechbetrieb in München, von Baumgartner, Oberregierungsrat **63.** 704.
— Fernsprechgebühren, die neuen .. **25.** 892, **63.** 708. 839. 854.
— Fernsprechkabel Berlin–Rheinland, von Zopf, Ingenieur **30.** 251.
— Nichtreichseigene Fernsprech-Nebenstellenanlagen, Anforderungen der Reichs-Telegraphenverwaltung an ... **63.** 831.
— Fernsprechteilnehmer-Verzeichnisse, private ... **63.** 849.
— Ferntelephonie in Deutschland, Betrachtungen über die Entwicklung der ..., von Dr. Ebeling **26a.** 6.
— Kreuzung von Telegraphen- und Fernsprechleitungen mit Niederspannungsleitungen **25.** 1124.
— Rechtsverhältnis der Hauptanschluß- und Nebenanschlußinhaber **63.** 798.
— Telegraphentechnisches Reichsamt, Bericht über die Tätigkeit des ... in den Jahren 1920 und 1921 **59.** 57.
— Seewetterdienst, Krisis des ... **33.** 877.
— Siemens-Streifenverkehr **22.** 203.
— Starkstromkreuzungen mit Privateisenbahnen, Vf. des Reichsverkehrsministers vom 14. Juli 1922 **53.** Abt. A 282.
— Teilnehmerverzeichnis, ein Beitrag zur Verbilligung des ..., von Mohwinkel, Telegraphendirektor **14.** 115.
— Die Telegrammadresse eines Kaufmanns ist eine »besondere Bezeichnung eines Erwerbsgeschäfts« (Entsch. des RG. vom 12. April 1921) **24.** Bd. 38 S. 198.
— Keine Übertragung ansteckender Krankheiten durch den Gebrauch der Fernsprechapparate **62.** 218.
— Die telegraphischen Verbindungen Deutschlands mit Übersee, von Thurn, Postrat **25.** 871.
— Vereinfachung im Haushalt des Telegraphenbaus, von Kölsch **14.** 154.
England. Das britische Fernkabelnetz **26a.** 25, **63.** 935.
— 50 Jahre elektrische Telegraphie in England **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 25.
Italien. Entwicklung des Telegraphen- und Fernsprechwesens, Unterseekabel **5.** 890.
Norwegen. Wetterdienst **33.** 785.
Österreich. Der neue Entwurf für ein österreichisches Elektrizitätsgesetz **25.** 967.
Polen. Das Telegraphen- und Fernsprechwesen in Polen im Jahre 1920 **38.** 158.
Rußland. Telegraphen- und Fernsprechwesen 1915 **38.** 129.
Schweiz. Das schweizerische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1919 **8.** 266.
Tschechoslowakei. Telegraphenwegegesetz in der Tschechoslowakei **22.** 207.
Amerika. Vereinigte Staaten von Amerika. Die Kabelverbindung Key West–Havanna, von Traugott, Dipl.-Ing. **25.** 1115.
— — Amerikanische Telegraphenleitungen im Sturm (Drahtbelastung) **79.** 528.
— — Das Telegraphenwesen in den Vereinigten Staaten von Amerika **5.** 747.
Asien. Niederländisch Indien. Telegraphen- und Fernsprechwesen in Niederländisch Indien im Jahre 1919 **38.** 132.

IV. Drahtloses Telegraphieren und Fernsprechen.

Allgemeines. Die Aussichten der drahtlosen Telephonie für Zentralbetrieb **25.** 972.
— Die Bedeutung der drahtlosen Telegraphie **33.** 1047. 1103.
— Beschreibung eines 100 Watt-Senders **35.** Bd. 19 S. 417.
— Ein Bild des europäischen Radiogroßverkehrs, von de Voogt **35.** Bd. 19 S. 416.
— Entkopplung elektrischer Systeme, von v. Korschenewsky und Wien **35.** Bd. 19 S. 356.
— Die Entwicklung der drahtlosen Telephonie **63.** 858.
— Über den Entwurf von Spulen zum Empfang in der drahtlosen Telegraphie, von Hoffmann **35.** Bd. 19 S. 412.
— Drahtloser Europa-Wirtschafts-Rundfunkdienst »Europradio« **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 32.
— Fernsprechen, drahtloses ... mit Hilfe von Röhrensendern, von Thurn, Postrat **59.** 53, **58a.** Jahrg. 5 Heft 28 S. 44.
— Fernsprechen, drahtloses, von Runkel, Diplom-Kaufmann **62a.** Jahrg. 1 S. 642.
— Fortschritt, neuer ... der drahtlosen Technik **33.** 932.
— Funktelegraphie, dreißig Jahre ... **33.** 766, **70.** 401.
— Die Funktelegraphie im Geschäftsbericht des Internationalen Büros des Welttelegraphenvereins für 1921 **22.** 220.
— Funkwetter **33.** 1018.
— Drahtlose Kleinstationen **33.** 1074.
— Die Konstruktion von Großstations-Antennen, von Hirsch **58a.** Jahrg. 5 Heft 28 S. 10.

Allgemeines. Die Kühnsche Schaltung zur Erzeugung hochfrequenter Schwingungen mit Glühkathodenlampen, von Geißler **35.** Bd. 19 S. 383.
— Leistung, die ... des Röhrensenders **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 26.
— Lichtbogensender, ein amerikanischer ... **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 27.
— Die Messung von Kapazitäten und großen Widerständen mit intermittierenden Röhrengeneratoren **35.** Bd. 19 S. 423.
— Musikübertragung mit drahtloser Telegraphie, drahtlose Empfangsstationen Privater in Amerika, kein staatliches Verkehrsmonopol **60.** 460.
— Neuerungen beim Richtsenden **33.** 1132.
— Peilsenden, drahtloses ... für Navigationszwecke **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 27.
— Polarforschung, die erste Anwendung der Funktelegraphie in der ... **33.** 904.
— Richtungssucher, ein neuer ... **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 27.
— Schnellempfang, moderner ... und Schnellsenden, von Graf Arco **35.** Bd. 19 S. 338, Bd. 20 S. 30.
— Schwierigkeiten beim Zwischenkreis-Röhrensender und ihre Vermeidung, von Edler **35.** Bd. 20 S. 2.
— Schwingungserzeugung und Telephoniesender mit Glühkathodenröhren **35.** Bd. 19 S. 424, Bd. 20 S. 53.
— Störungen, atmosphärische ... der drahtlosen Übermittlung **33.** 962.
— Tafeln zur Bestimmung der Antennengrößen ungedämpfter Sender, von Hirsch **35.** Bd. 19 S. 407.
— Telefunken-Großstationen im Bau **58a.** Jahrg. 5 Heft 28 S. 55.
— Drahtlose Telegraphenverbindung San Francisco–Schanghai **67.** 104.
— Drahtlose Telegraphie im Eisenbahnverkehr **62a.** Jahrg. 1 S. 603.
— Drahtlose Telegraphie unter der Erde **63.** 820.
— Telephonie, drahtlose ..., von Zenneck **19.** Jahrg. 47 Bd. 3 S. 49.
— Überseeverkehr, der drahtlose ... Berlin–Buenos Aires **60.** 491.
— Unterwasserschallsignalmittel, die modernen ... für die Sicherung der Schiffahrt, von Hahnemann, Direktor der Signalgesellschaft in Kiel **60.** 435.
— Verbesserung des Erdwiderstandes von Antennen **59.** Beil. (Zeitschriftenschau) 31.
— Verdrängung des drahtlosen Funksenders durch das ungedämpfte System **33.** 992.
— Wellenmesser, selbstanzeigende ... für große Antennenstromstärken **25.** 989.
— Weltfunksprache, zur Frage einer ... **63.** 762.
— Zusammenschluß, internationaler ... von Funktelegraphisten **63.** 870.
Deutschland. Amateurbetrieb für drahtlose Nachrichtenübermittlung **33.** 1103.
— Anschluß von Aufzeichnungsapparaten an Rundspruchempfänger **63.** 842.
— Beamte für den Großfunkstellendienst **18.** 295.
— Blitzfunktelegrammverkehr, weitere Ausdehnung des ... **22.** 236. 244, **63.** 847, **62a.** Jahrg. 1 S. 622.
— Eröffnung des drahtlosen Telephondienstes in Deutschland **22.** 263.
— Neuerungen im deutschen drahtlosen Wetternachrichtendienst, von Dr. Benkendorff **3.** 235.
— Die Radio-Großstation Nauen **38.** 101. 121, **79.** 557, **25.** 1093.
— Das Reichsfunknetz, von Hahn **59.** 66.
— Der drahtlose Rundspruchdienst **63.** 841. 916, **33.** 1132.
— Stromversorgung von Empfangsstellen des Wirtschafts-Rundspruchdienstes **63.** 842.
— Telefunken auf der Münchener Gewerbeschau, von Nairz **63.** 700.
— Die Transradio-Betriebszentrale in Berlin **60.** 445, **59.** 56, **35.** Bd. 19 S. 444, **67.** 104, **58a.** Jahrg. 5 Heft 28 S. 33.
— Überquerung von Straßen durch Luftdrähte für Rundspruchstellen **22.** 221.
England. Errichtung eines Reichsfunknetzes **42.** 2. Hälfte 123.
Frankreich. Eine praktische Schule für Radiotelegraphie in Paris **59** Beil. (Zeitschriftenschau) 28.
— Verordnung über Einrichtung drahtloser Stationen in Frankreich **63.** 858.
Österreich. Die Radiokonzessionen der Marconi-Gesellschaft **79.** 628, **33.** 1159.
Amerika. Brasilien. Errichtung von drahtlosen Stationen **62a.** Jahrg. 1 S. 511.
— Chile. Funktelegraphie in Chile **63.** 657.
— Vereinigte Staaten von Amerika. Funkstation auf Long Island **42.** 2. Hälfte 126.
— — Drahtloser Rundspruchdienst in den Vereinigten Staaten von Amerika **63.** 847.
— — Der Telegraphendienst (drahtlose) in Chicago **33.** 1074.
Asien. China. Drahtloser Fernsprechverkehr zwischen Peking und Tientsin, Errichtung großer Funkstationen in Schanghai, Peking usw. **62a.** Jahrg. 1 S. 555, **60.** 510.
— Britisch Indien. Über den Ausbau der drahtlosen Telegraphie in Indien **62a.** Jahrg. 1 S. 622, **25.** 1246.
— Japan. Neue drahtlose Stationen **63.** 749, **25.** 1093.
Australien. Entwicklung des Funkwesens in Australien **25.** 1169.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Sachweiser.

Seite

Abgetretene Gebiete. Erfüllung von Mietverträgen in den — 199
Abrechnungsstellen der Reichsbank im Jahre 1920 130
— im Jahre 1921 336
Aluminium. Vernickeln von — .. 66
Archiv für Post und Telegraphie. 50 Jahre des — 393
Aufgaben der Postreklame 394

Bankwesen. Die Abrechnungsstellen der Reichsbank im Jahre 1920 .. 130
— — im Jahre 1921 336
— Die Reichsbank im Jahre 1921 327
Bauart der Sammelheizanlagen ... 165
Beamtenausschüsse im Bereich der Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung 367
Beamtenrecht. Auch nach Art. 129 Abs. 1 der Reichsverfassung ist der Rechtsweg für den Schadensersatzanspruch eines Beamten wegen verspäteter Beförderung nicht gegeben 273
— Bewußt unberechtigtes Herbeiführen der Zurruhesetzung durch einen von einem Unfall betroffenen Beamten 341
— Der Erlaß über Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse im Bereich der Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung 367
— Die Weigerung eines Beamten, den Treueid auf die Reichsverfassung zu leisten, enthält ein Dienstvergehen im Sinne der §§ 10, 72 RBG. 84
— Zur Haftpflicht der Reichsbeamten gegenüber dem Reich innerhalb Preußens 339
Beleuchtungswesen. Ersatz- und Notbeleuchtung 69
Betrieb der Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung. Vereinfachung und Verbilligung von 137
Betriebs- und Wirtschaftsergebnisse der Kraftpostlinien 191
Bindfaden. Die Wirtschaftlichkeit von Papier- und Hanfbindfaden .. 80
Brieftaube. Die berühmteste — der Welt 200

Seite

Denkschrift über die Vereinfachung und Verbilligung von Verwaltung und Betrieb der Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung 137
Drahtlose Telegraphie und Telephonie. Neuzeitliche Entwicklung der — in Deutschland 345

Edelgasröhre. Die — 317
Einmaliger Fernsprechbeitrag. Der — 277
Eisenbahnfrachtgut. Wann haftet die Eisenbahnverwaltung bei Aushändigung von Frachtgut an einen Betrüger? 171
Eisenbahnwesen. Über die Gültigkeit der Haftbeschränkung der Eisenbahnverwaltung bei der Aufbewahrung von Reisegepäck 247
— Wann haftet die Eisenbahnverwaltung bei Aushändigung von Frachtgut an einen Betrüger? .. 171
Entscheidung, s. Erkenntnis.
Entstehung der Postreklame ... 394
Erkenntnis, Entscheidung, Urteil.
— des Landgerichts I in Berlin, betr. Erfüllung von Mietverträgen in den abgetretenen Gebieten 199
— des Landgerichts in Hamburg, betr. Haftung der Post für Geldpakete 197
— des Reichsgerichts, betr. bewußt unberechtigtes Herbeiführen der Zurruhesetzung durch einen von einem Unfall betroffenen Beamten 341
— des Reichsgerichts, betr. den Schadensersatzanspruch eines Beamten wegen verspäteter Beförderung (Rechtsweg nicht gegeben) 273
— des Reichsgerichts, betr. die Gültigkeit der Haftbeschränkung der Eisenbahnverwaltung bei der Aufbewahrung von Reisegepäck 247
— des Reichsgerichts, betr. die Haftung der Post im Postscheckverkehr 227
— des Reichsgerichts, betr. Haftung der Eisenbahnverwaltung bei Aushändigung von Frachtgut an einen Betrüger 171

Seite

Erkenntnis, Entscheidung, Urteil.
— des Reichsgerichts zur Haftpflicht der Reichsbeamten gegenüber dem Reich innerhalb Preußens 339
Ersatzbeleuchtung 69

Fahrzeuge im Kraftwagenbetrieb .. 190
Feldpost. Geschichte der deutschen — im Kriege 1914/18 1
Fernsprechbeitrag. Der einmalige — 277
Fernsprechwesen. Der einmalige Fernsprechbeitrag 277
— Die neuzeitliche Entwicklung der drahtlosen Telephonie in Deutschland 345
— in der Schweiz im Jahre 1919 266
25jähriger Todestag. Zum — des Staatssekretärs v. Stephan ... 105
Fünfzig Jahre des Archivs für Post und Telegraphie 393
Füssen. Die Taxis in — 13
Funkbetrieb. Die neuzeitliche Entwicklung der drahtlosen Telegraphie und Telephonie in Deutschland ... 345

Geldpakete. Haftung der Post für — 197
Geschäftsbericht, Jahresbericht, Verwaltungsbericht.
— Das Postsparkassenamt in Wien im Jahre 1920 244
— Das schweizerische Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1919 266
— Der deutsche Postscheckverkehr in den Jahren 1920 und 1921 ... 229
— Ergebnis des schweizerischen Postscheckverkehrs im Jahre 1921 ... 332
— Geschäftsbericht der Reichsbank für das Jahr 1921 327
— Jahresbericht der schwedischen Telegraphenverwaltung für das Jahr 1921 406
— Verwaltungsbericht der Stiftung Töchterhort für 1920 61
— Verwaltungsbericht der Stiftung Töchterhort für 1921 295
Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914/18 1

Haftbeschränkung der Eisenbahnverwaltung bei der Aufbewahrung von Reisegepäck 247
Haftpflicht der Reichsbeamten gegenüber dem Reich innerhalb Preußens 339
Haftung der Post für Geldpakete .. 197
— der Post im Postscheckverkehr. Das Reichsgericht zur — 227

Seite

Haftung. Wann haftet die Eisenbahnverwaltung bei Aushändigung von Frachtgut an einen Betrüger? .. 171
Hamburg. Die Postmeisterfamilie Somigliano. Ein Beitrag zur Postgeschichte von — 217
Hanfbindfaden. Die Wirtschaftlichkeit von — 80
Heizungswesen. Die Wirkungsweise und Bauart der Sammelheizanlagen 165
— Sparsame Wärmewirtschaft im Post- und Telegraphenbetrieb .. 33

Jahresbericht, s. Geschäftsbericht.
Institut für Zeitungskunde an der Universität in Köln 135

Kartierung bei der sächsischen Post im 18. Jahrhundert 31
Köln. Institut für Zeitungskunde an der Universität in — 135
Kraftwagenbetrieb der Reichspostverwaltung unter besonderer Berücksichtigung des Postreiseverkehrs 173
Kraftwagengesetzgebung. Die Post in der — 195

Mietverträge. Erfüllung von — in den abgetretenen Gebieten 199
Möglichkeit und Grenzen der Durchsetzung der Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung mit privatwirtschaftlichen Grundsätzen 249
Mount-Everest-Expedition. Die nächste — 66

Nordkirchen. Das Posterholungsheim Schloß — 290
Notbeleuchtung 69
Nürnberg. Die Postmeisterfamilie Somigliano. Ein Beitrag zur Postgeschichte von — 217

Österreich. Das Postsparkassenamt in Wien im Jahre 1920 244
Ordnung und Betrieb der Kraftpostlinien 180
Orts- und Vorortsverkehr der Postanstalten. Kraftwagen im — 176

Papierbindfaden. Die Wirtschaftlichkeit von — 80
Personalwesen im Kraftwagenbetrieb der Post 194
Posterholungsheim. Schloß Nordkirchen 290

Seite

Postgeschichte. Beiträge zur Postgeschichte Tübingens 46
— Der Zusammenhang des ersten deutschen Zeitungswesens mit der Post 260
— Die Postmeisterfamilie Somigliano 217
— Die Taxis in Füssen 13
— Geschichte der deutschen Feldpost im Kriege 1914/18 1
— Hundert Jahre Postzeitungsamt 11
— Kartierung bei der sächsischen Post im 18 Jahrhundert 31
Postmeisterfamilie Somigliano 217
Postreiseverkehr mit Kraftwagenbetrieb 173
Postreklame 394
Postscheckverkehr. Das Ergebnis des deutschen — in den Jahren 1920 und 1921 229
— Das Reichsgericht zur Haftung der Post im Postscheckverkehr .. 227
— der Schweiz im Jahre 1921 .. 332
Postsparkassenamt in Wien im Jahre 1920 244
Postwesen. Beiträge zur Postgeschichte Tübingens 46
— Der Zusammenhang des ersten deutschen Zeitungswesens mit der Post 260
— Kartierung bei der sächsischen Post im 18. Jahrhundert 31
Postzeitungsamt. Hundert Jahre — 11
Privatisierung der Verkehrsbetriebe 249
Privatwirtschaftliche Grundsätze. Möglichkeit und Grenzen der Durchführung der Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung mit — 249

Reichsbank. Abrechnungsstellen im Jahre 1920 130
— — im Jahre 1921 336
— Verkehr im Jahre 1921 327
Reichsbeamtengesetz. Die Weigerung eines Beamten, den Treueid auf die Reichsverfassung zu leisten, enthält ein Dienstvergehen im Sinne der §§ 10, 72 —..... 84
Reichspostmuseum. Die Sammlungen des — 111
Reisegepäck. Über die Gültigkeit der Haftbeschränkung der Eisenbahnverwaltung bei der Aufbewahrung von — 247
Ruhestand. Bewußt unberechtigtes Herbeifahren der Zurruhesetzung durch einen von einem Unfall betroffenen Beamten..... 341

Seite

Sächsische Post. Kartierung bei der — im 18. Jahrhundert..... 31
Sammelheizanlagen. Die Wirkungsweise und Bauart der — ... 165
Sammlungen. Die — des Reichspostmuseums..... 111
Schweden. Jahresbericht der schwedischen Telegraphenverwaltung für das Jahr 1921 406
Schweißung. Eine neue Art der — 66
Schweiz. Das Telegraphen- und Fernsprechwesen im Jahre 1919... 266
— Ergebnis des Postscheckverkehrs im Jahre 1921 332
Somigliano. Die Postmeisterfamilie — 217
Sparsame Wärmewirtschaft im Post- und Telegraphenbetrieb 33
Staatssekretär v. Stephan. Zum 25jährigen Todestage des — 105
Stephan. Zum 25jährigen Todestage des Staatssekretärs v. — ... 105

Taxis. Die — in Füssen 13
Telegraphenbaudienst. Kraftwagen im — 178
Telegraphen- und Fernsprech-Technik. Die Edelgasröhre..... 317
Telegraphenwesen. Die neuzeitliche Entwicklung der drahtlosen Telegraphie in Deutschland 345
— Jahresbericht der schwedischen Telegraphenverwaltung für das Jahr 1921 406
— in der Schweiz im Jahre 1919 266
Thurn und Taxis. Die Postmeisterfamilie Somigliano 217
— Die Taxis in Füssen 13
Töchterhort. Stiftung für verwaiste Töchter von Reichs-Post- und -Telegraphenbeamten 61, 295
Treueid auf die Reichsverfassung. Die Weigerung eines Beamten, den — zu leisten, enthält ein Dienstvergehen im Sinne der §§ 10, 72 RBG. 84
Tübingen. Beiträge zur Postgeschichte von — 46

Überlandverkehr. Kraftwagen im — 178
Uhr. Die größte — Europas 67
Unfall. Bewußt unberechtigtes Herbeifahren der Zurruhesetzung durch einen von einem — betroffenen Beamten..... 341
Universität in Köln. Institut für Zeitungskunde an der..... 135
Urteil, s. Erkenntnis.

Seite

Verbilligung von Verwaltung und Betrieb der Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung 137
Vereinfachung von Verwaltung und Betrieb der Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung 137
Vernickeln von Aluminium 66
Verwaltung der Reichs-Post- und -Telegraphenverwaltung. Vereinfachung und Verbilligung von.... 137
Verwaltungsbericht, ſ. Geſchäftsbericht.

Wärmewirtſchaft. Sparſame — im Poſt- und Telegraphenbetrieb 33
Weigerung. Die — eines Beamten, den Treueid auf die Reichsverfaſſung zu leiſten, enthält ein Dienſtvergehen im Sinne der §§ 10, 72 RBG... 84
Weltkrieg. Geſchichte der deutſchen Feldpoſt im Kriege 1914/18 1
Werkſtätten für Poſtkraftwagen... 194
Wien. Poſtſparkaſſenamt in — im Jahre 1920 244
Wirkungsweiſe der Sammelheizanlagen 165
Wirtſchaftlichkeit. Die — von Papier- und Hanfbindfaden..... 80
Wohlfahrtseinrichtungen. Das Poſterholungsheim Schloß Nordkirchen 290
— Töchterhort, Stiftung für verwaiſte Töchter von Reichs-Poſt- und -Telegraphenbeamten... 61, 295

Zeitungsweſen. Der Zuſammenhang des erſten deutſchen Zeitungsweſens mit der Poſt 260
— Hundert Jahre Poſtzeitungsamt 11
— Inſtitut für Zeitungskunde an der Univerſität in Köln 135
Ziele der Poſtreklame 394

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.
7847. 22. IIIb.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 107774603